

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Přínosy rozvoje cyklistické dopravy v regionu

Benefits of Cycle Traffic Development in Region

Student: Bc. Lucie Januschová

Vedoucí diplomové práce: Ing. Eliška Skřídlovská

Ostrava 2010

**Čestné prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracovala samostatně.

V Ostravě dne 30. dubna 2010

.....

Bc. Lucie Januschová

## Obsah

<b>1 Úvod .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Dopravní politika ČR se zaměřením na cyklistickou dopravu.....</b>	<b>6</b>
2.1 Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 .....	6
2.1.1 Struktura priorit a cílů dopravní politiky.....	7
2.1.2 Priority dopravní politiky.....	10
2.1.3 Zajištění financování v dopravním sektoru.....	11
2.1.4 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury.....	12
2.1.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech.....	13
2.1.6 Podpora rozvoje dopravy v regionech.....	14
2.1.7 Nástroje dopravní politiky.....	16
2.2. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR.....	16
2.2.1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území.....	17
2.2.2 Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu.....	19
2.2.3 Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví.....	20
2.2.4 Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.....	22
2.2.5 Cyklostrategie .....	23
<b>3 Analýza cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji a v regionu.....</b>	<b>24</b>
3.1 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje.....	24
3.1.1 Evropské cyklotrasy.....	26
3.1.2 Národní cyklotrasy.....	28
3.1.3 Regionální cyklotrasy.....	28
3.1.4 Místní cyklotrasy.....	28
3.1.5 Dálkové trasy nadregionálního charakteru.....	30
3.1.6 Dálkové cyklotrasy mezinárodního charakteru.....	30
3.1.7 Regionální cyklotrasy.....	32
3.1.8 Místní cyklotrasy.....	34
3.2 Region Poodří.....	34
3.3 Místní akční skupina Regionu Poodří.....	36
3.4 Moravské Kravařsko.....	37
3.5 Cyklotrasy .....	38

3.5.1 Cyklotrasa č. 5 Jantarová stezka .....	39
3.5.2 Cyklotrasa č. 503 Starý Jičín - Krnov.....	40
3.5.3 Cyklotrasa č. 6011 Bartošovice - Polanka nad Odrou.....	40
3.5.4. Cyklotrasa č. 6039 Kopřivnice – Nová Horka.....	41
3.5.5. Cyklotrasa č. 6078 Kunín - Suchdol nad Odrou – Opava.....	41
3.5.6 Cyklotrasa č. 6131 Suchdol nad Odrou - Nový Dvůr.....	41
3.5.7 Cyklotrasa č. 6134 Klokočov - Stará Ves nad Ondřejnicí.....	42
3.5.8 Cyklotrasa č. 6136 Skotnice – Petřvaldík.....	42
3.5.9 Cyklotrasa č. 6175 Palackého stezka.....	42
3.5.10 Cyklotrasa č. 6190 Jistebník – Skřipov.....	43
3.5.11 Okruh Moravské Kravařsko.....	44
3.5.12 Cyklistická stezka Greenways Krakow - Morava – Wien.....	44
3.5.13 Cyklostezka Odra - Morava – Dunaj.....	45
<b>4 Vyhodnocení přínosů cyklistické dopravy pro region .....</b>	<b>46</b>
4.1 SWOT analýzy.....	46
4.1.1 SWOT analýza Cyklostrategie ČR.....	47
4.1.2 SWOT analýza Moravskoslezského kraje.....	49
4.1.3 SWOT analýza cestovního ruchu Regionu Poodří .....	50
4.2 Marketingový výzkum.....	51
4.3 Analýza výsledků marketingového výzkumu.....	53
4.3.1 Průběh průzkumu.....	53
4.3.2 Obsah dotazníku.....	54
4.3.3 Vyhodnocení dotazníku.....	54
4.3.4 Vyhodnocení a srovnání dotazníků .....	61
<b>5 Závěr.....</b>	<b>63</b>
<b>6 Seznam literatury.....</b>	<b>64</b>
<b>7 Seznam zkratk</b>	
<b>8 Seznam tabulek, grafů a schémat</b>	
<b>9 Prohlášení o využití výsledků diplomové práce...</b>	
<b>10 Přílohy</b>	

## 1 Úvod

Diplomové práce má název *Přínosy rozvoje cyklistické dopravy v regionu*.

*V první části práce se zabývám dopravní politikou ČR se zaměřením na cyklistickou dopravu*, kde se detailně věnuji Dopravní politice ČR pro léta 2005-2013. V této části definuji dopravní politiku jako celek a ne jen jako rámec cyklistické dopravy. Poté se hlouběji zaměřuji na významné dokumenty, jež se zabývají konkrétně cyklistickou dopravou jako je Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR a Cyklostrategie.

*V další části práce popisuji Analýzu cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji a v regionu*. V této části jsou vytyčeny jednotlivé již stávající cyklotrasy či cyklostezky protínající jak Moravskoslezský kraj, tak Region Poodří. Tyto cyklotrasy a cyklostezky jsou detailně popsány se všemi svými atributy jako jsou způsob značení, délka trasy, místa zájmu (POIs) a místa, jimiž procházejí (města, vesnice).

*V poslední empirické části se zabývám vyhodnocením přínosů cyklistické dopravy pro region*. Jako metodu pro srovnání a vyhodnocení jsem zde použila SWOT analýzy Cyklostrategie ČR, Moravskoslezského kraje a Regionu Poodří, neboť tyto SWOT analýzy představují silné a slabé stránky a příležitosti a ohrožení cyklistické dopravy, jež jsou velmi významnými ukazateli pro rozvoj Regionu Poodří i celého Moravskoslezského kraje.

Cílem této diplomové práce je provedení marketingového průzkumu, kde jako nástroj jsem si zvolila dotazníkové šetření. Cílovou skupinou, pro kterou je tento dotazník určen, jsou cyklisté využívající cyklotrasy v Regionu Poodří. Jelikož v bakalářské práci jsem se zabývala podobným tématem, využila jsem tedy výsledky průzkumu z bakalářské práce, abych mohla navázat a srovnat vývoj spokojenosti cyklistů. Mám tedy k dispozici jak data z průzkumu za rok 2007 tak za letošní rok 2010. Na základě těchto údajů mohu tedy porovnat vývoj a pokrok v období dvou let a vyhodnotit, zda se přínos cyklistické dopravy zvýšil či nikoliv. Protože v roce 2007 měla proběhnout výstavba nové mezinárodní cyklostezky Odry – Morava – Dunaj věřím, že cyklistická doprava v kraji se zlepšila.

## **2. Dopravní politika ČR se zaměřením na cyklistickou dopravu**

### **2.1 Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013**

Doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě, pro podnikání v dopravě a zajistit odpovídající dopravní infrastrukturu pro růst přepravních potřeb.

Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury musí být zohledňována optimalizace dopravních systémů ve prospěch druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky. Dopravní politika České republiky (dále jen „dp“) pro období následující po vstupu země do Evropské Unie do roku 2013 sleduje horizont programovacího období Evropské unie a vychází z analýzy a hodnocení dp České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. I přes skutečnost, že tento dokument časově předcházela zpracování evropské dp, dokázal vystihnout základní směry vývoje v souladu s evropskými trendy. V období před vstupem ČR do EU se podařilo splnit hlavní cíle především v oblasti plné aproximace právních předpisů ES<sup>1</sup> do právního řádu ČR, harmonizace dopravních systémů a reformy veřejné správy (vznik krajů). Jako problematické je možné označit naplnění cílů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury omezené především nedostatečným finančním zabezpečením. Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční aspekty). Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektováním specifických podmínek a potřeb České republiky.

---

<sup>1</sup>**Evropské společenství** (ES) představovalo nejsilnější a nejstarší, první ze tří pilířů Evropské unie v období 1992–2009. V této podobě bylo ustaveno Maastrichtskou smlouvou a mělo supranacionální charakter (členské státy na něj delegovaly část své suverenity). Vzniklo transformací Evropské hospodářské společenství a změnou jeho názvu. Nabytím účinnosti Lisabonské smlouvy v prosinci 2009 došlo k zániku systému tří pilířů EU a zániku Evropského společenství v této podobě. Jako jediný subjekt v rámci Evropské unie mělo Evropské společenství právní subjektivitu. Obsahovalo také právní řád nazývaný *acquis communautaire*, který je nadřazen národnímu právu. Lisabonská smlouva přikládá právní subjektivitu celé Evropské unii, která se tak stala plnohodnotným subjektem mezinárodního práva s možností uzavírat mezinárodní smlouvy.

V této souvislosti se dp zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

Základní témata, kterými se dp v rámci dosažení svých cílů především zabývá, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální dopravy se zaměřením na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu.

Dopravní proces má rozměr globální, celoevropský, národní, regionální i obecní. Jednotlivé úrovně tohoto procesu musí být vzájemně provázány, musí být uplatňován princip subsidiarity. Problémy musí být řešeny na co nejnižší rozhodovací úrovni, kde je to efektivní.

*Národní dopravní politika proto vychází z následujících zdrojů:*

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout.
- Dopravní politika ČR z roku 1998 – vazba na cíle dopravní politiky ČR z roku 1998 v nových podmínkách členství v EU.
- SWOT analýza zpracovaná Ministerstvem dopravy v přípravné fázi v prosinci 2002.
- Strategie udržitelného rozvoje ČR schválená usnesením vlády ze dne 8. prosince 2004 č.1242/2004.

### **2.1.1 Struktura priorit a cílů dopravní politiky**

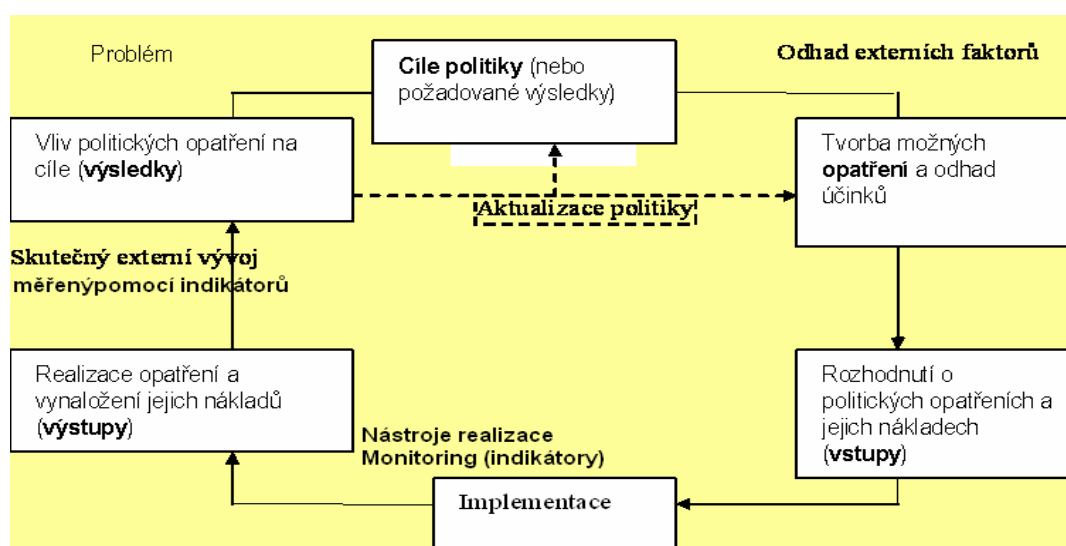
Dopravní politika vychází z globálního cíle, který je rozvinut v pěti vertikálních a čtyřech průřezových prioritách. Průřezové priority mají obecnou platnost a jsou obsaženy ve všech vertikálních prioritách. Vertikální priority jsou rozpracovány do jednotlivých problémových okruhů – specifických cílů, jejichž naplnění bude zajištěno pomocí jednotlivých opatření, které z nich vycházejí.

Globálním cílem dp je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Dokument Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 je základním koncepčním dokumentem, který stanovuje základní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. Jednotlivá opatření definované tímto dokumentem jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury* a *Strategie podpory dopravní obsluhy území*.

Dopravní politika je trvalým procesem, který vystihuje následující schéma č. 1.1. Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava (1. fáze), na základě jejichž rozboru stanovuje strukturu cílů a priorit (2. fáze) a navrhuje opatření (3. fáze). Návazné strategické dokumenty určují vstupy, a řeší proto finanční rámec dp (4. fáze). V průběhu fáze implementace (5. fáze) se pomocí realizačních nástrojů uplatňují navržená opatření se současným monitorováním průběhu realizace a postupného plnění indikátorů (6. fáze). Výsledkem jsou realizovaná opatření (výstupy – 7. fáze), přičemž se mění chování systému (výsledky – 8. fáze), výsledky jsou hodnoceny pomocí soustavy indikátorů. Vyhodnocením výsledků procesu se identifikují nové problémy (1. fáze) a aktualizují se cíle dopravní politiky.

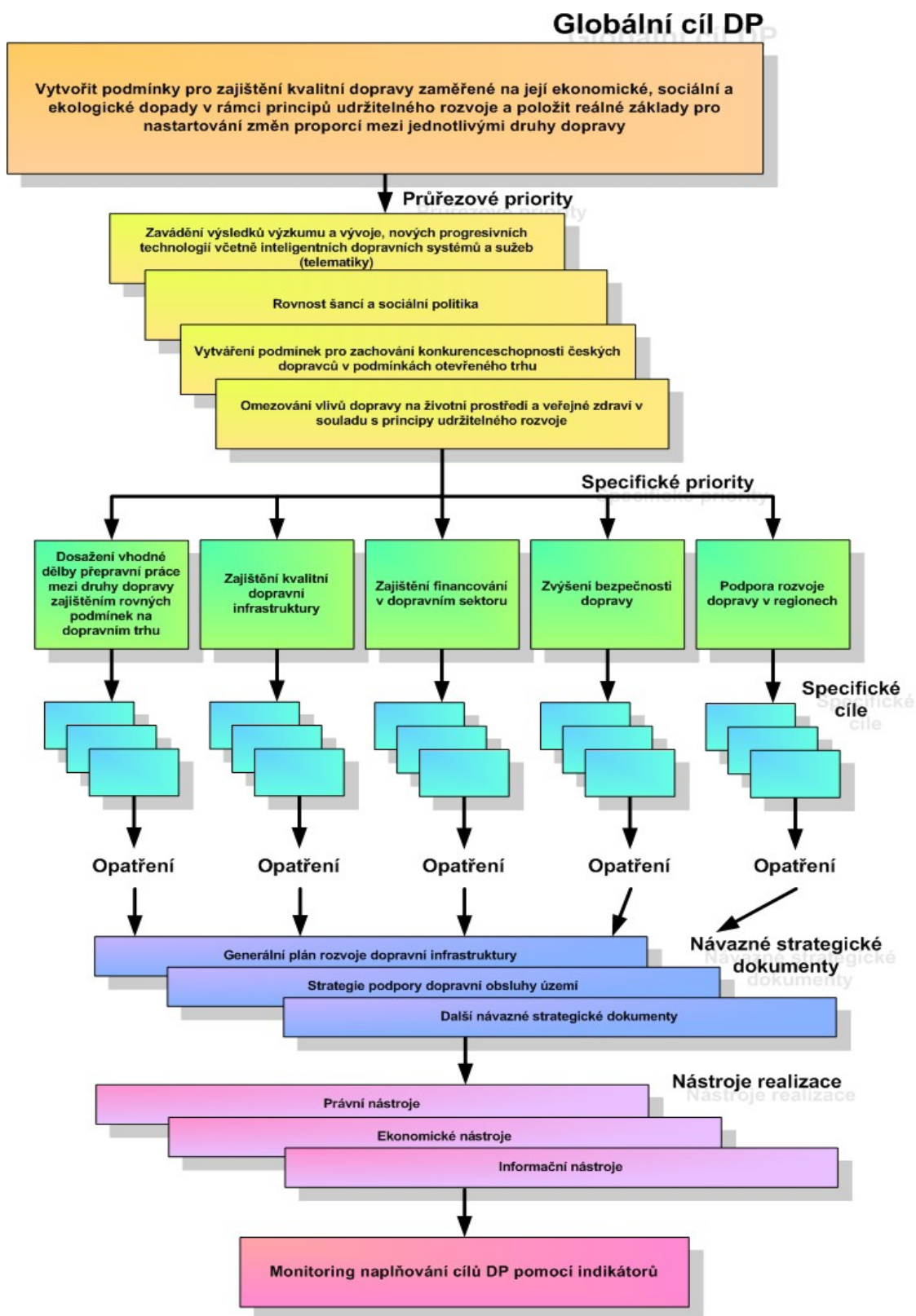
**Schéma č. 2.1 Proces naplňování dopravní politiky**



Zdroj: [1]



Schéma č. 2.2 Globální cíl dopravní politiky České republiky



Zdroj: [1]

### 2.1.2 Priority dopravní politiky

Priority vycházejí z globálního cíle a jsou vzájemně provázány. Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, což se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, kde jsou efektivní. Tuto oblast řeší priorita *Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu*. Pro takový dopravní systém je nezbytné vytvořit základní podmínku, kterou je kvalitní dopravní infrastruktura. To řeší priorita *Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury*. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií jsou velmi náročné na finanční prostředky. Je proto nutné hledat nové formy financování, čímž se zabývá priorita *Zajištění financování v sektoru dopravy*. Velkým ekonomickým, sociálním i ekologickým problémem je bezpečnost dopravy, a to jak samotného provozu, tak z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými přírodními jevy. Tím se zabývá priorita *Zvýšení bezpečnosti dopravy*. Priority dopravní politiky se musí řešit nejen na celostátní a evropské úrovni, ale v rámci principu subsidiarity i na úrovni regionální a obecní. Priorita *Podpora rozvoje dopravy v regionech* je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik.

Všechny uvedené priority a z nich vycházející specifické cíle a opatření respektují obecné zásady, které mají průřezový charakter:

- Zavádění výsledků výzkumu a vývoje, nových progresivních technologií včetně telematiky.
- Rovnost šancí a sociální politika.
- Vytváření podmínek pro zachování konkurenceschopnosti českých dopravců v podmínkách otevřeného trhu.
- Omezování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s principy udržitelného rozvoje.

### 2.1.3 Zajištění financování v dopravním sektoru

Sektor dopravy je jedním z nejnáročnějších na investiční prostředky, ale rovněž i na prostředky provozní. Z hlediska financování jsou nejnáročnější následující oblasti:

- dopravní infrastruktura (údržba, provoz a rozvoj),
- závazky veřejné služby v dopravě,
- obnova dopravních prostředků,
- výzkum a vývoj.

Finanční rámec pro realizaci opatření dopravní politiky je určující pro její proveditelnost. Opatření spojená s rozvojem infrastruktury, investičními dotacemi a zakázkami ve veřejném zájmu, bude možné realizovat jen do výše disponibilních rozpočtových prostředků. Vzhledem k investiční náročnosti sektoru dopravy je třeba hledat možnosti vícezdrojového financování.

V návaznosti na tuto odpovědnost musí mít i příslušné právní a ekonomické nástroje na ovlivňování poskytování finančních prostředků ve vztahu k dopravní infrastruktuře. Pro tyto účely byl zřízen *Státní fond dopravní infrastruktury* (dále jen „SFDI“) zákonem č. 104/2000 Sb. SFDI je právnickou osobou zákonem určenou pro finanční zabezpečení veřejných potřeb rozvoje, výstavby a modernizace dopravní infrastruktury a pro hospodaření s prostředky určenými pro tyto veřejné potřeby. SFDI není příjemcem prostředků z fondů EU ani nefunguje jako finanční manažer infrastrukturních úvěrů. SFDI investice v oblasti dopravní infrastruktury a zabezpečuje také k financování oprav a údržby.

Výše příjmových prostředků SFDI neodpovídá reálným potřebám rozvoje dopravní infrastruktury a pro zabezpečení její údržby, oprav a rekonstrukcí. V souvislosti se zajištěním finančních potřeb pro dopravní infrastrukturu je nutné vyhodnotit příjmovou stránku SFDI a navrhnout nové právní postavení SFDI včetně příjmové a výdajové stránky fondu. SFDI musí vynakládat finanční prostředky pro rozvoj, výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury efektivně v souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury, schválenou Ministerstvem dopravy.

V případě spolufinancování výstavby dopravní infrastruktury z fondů EU je důležitým principem tzv. *adicionalita* – to znamená příspěvky z fondů, nesmí být stanoveny tak, aby

snížily původně předpokládaný objem investic z domácích zdrojů. Předpokladem čerpání prostředků z fondů EU je solventnost příjemce pomoci. S ohledem na zkušenosti v zemích EU budou postupně a v přijatelné míře využívány principy PPP<sup>2</sup>, sdružující veřejné finanční prostředky se soukromým kapitálem. Veřejný sektor nese garanci za dopravní obslužnost regionu veřejnou dopravou. Institut úhrady služeb ve veřejném zájmu je v rámci EU zamýšlen pro řešení problematiky dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, která je nutnou podmínkou pro řešení neuspokojivého stavu dopravních kongescí, a tedy i podmínkou pro zajištění udržitelné mobility.

#### **2.1.4 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury**

Základní podmínkou k provozování dopravy je dopravní infrastruktura, jejíž rozvoj je důležitým úkolem veřejného sektoru a je garantován státem a to formou zákona. Dálnice a silnice první třídy mohou být podle zákona o pozemních komunikacích jen ve vlastnictví státu a stát je garantem jejich sjízdnosti pro potřeby uživatelů komunikací.

V návaznosti na zákonem garantovanou dopravní infrastrukturu je třeba zabezpečit nejen rozvoj sítí, ale rovněž jejich kvalitní údržbu a obnovu, bez níž by se vložené investice znehodnotily. Rozvoj dopravní infrastruktury musí být zabezpečován s ohledem na vzájemné rovnoměrné využití kapacity stávajících sítí a jejich rozvoj ve všech druzích dopravy tak, aby nedošlo ke snížení konkurenceschopnosti zejména v těch segmentech přepravního trhu, ve kterých je z celospolečenského hlediska potřebné využít jejich komparativních výhod (např. menší negativní vliv na životní prostředí, nižší měrná spotřeba energie aj.). Dopravní infrastrukturu je nezbytné rozvíjet tak, aby její dopad na životní prostředí a veřejné zdraví po dobu výstavby i provozu byl co nejmenší, je nutné minimalizovat i starou ekologickou zátěž na stávající infrastruktuře.

Rozpracování jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti dopravní infrastruktury je řešeno samostatným materiálem *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury*.

Údržba pozemních komunikací dlouhodobě zaostávala za potřebami vinou nedostatečného financování, nedokonalé koordinace a také vlivem skutečnosti, že dlouhodobě přibývá komunikací, jejichž stav je havarijní a jejichž další provoz je možný jen za cenu neúměrně náročné údržby havarijních stavů. V uplynulé době se zpravidla údržbovými

---

<sup>2</sup> PPP je obecně užívanou zkratkou pro Partnerství veřejného a soukromého sektoru, převzatou z anglického termínu Public Private Partnerships. Je možné se setkat také s výrazem Private Finance Initiative (PFI).

prácermi odstraňovaly závady infrastruktury, které měly být řešeny komplexními rekonstrukcemi včetně technického rozvoje. O to méně prostředků bylo však věnováno na preventivní údržbu, což zpětně urychlilo zhoršování dopravní infrastruktury. Údržba zcela zaměstnala organizace spravující komunikace, majetková správa byla vykonávána jen okrajově a obnova a rekonstrukce tak ztratily systematický charakter a staly se nahodilými podle schopnosti prosadit na centrální úrovni místní zájem.

Stávající síť silnic v České republice je stále z části v nevyhovujícím stavu pokud jde o technické a bezpečnostní parametry, kvalitu dopravní cesty. Majetková správa se již více dostává do centra pozornosti organizací (ŘSD ČR a SŽDC), nadále však přetrvává nepříznivá finanční situace v oblasti údržby a odstraňování závad, především vlivem nedostatečného zabezpečení příjmové stránky SFDI. Je nutné přistoupit k systematické obnově komunikací a nenahrazovat ji nadále údržbou, postupně zvyšovat prostředky na údržbu silnic včetně hledání nových zdrojů financování. K nim patří především harmonizace poplatků za použití dopravní cesty a zapojení privátního kapitálu. Na nově budované dopravní infrastrukturu jsou nutnou součástí opatření k minimalizaci vlivu dopravního provozu na okolní prostředí.

### **2.1.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech**

Uvedená priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni. Jedná se o řešení problémů, které v rámci principu subsidiarity musí být řešeny na regionální a místní úrovni, které zároveň potřebují podporu, případně koordinaci z národní úrovně.

Rozpracování jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy je řešeno samostatným materiálem *Strategie podpory dopravní obsluhy území*.

Dopravní problémy se koncentrují především v městských aglomeracích. Podíl hromadné dopravy k dopravě individuální na počátku 90. let činil přibližně 80:20, v současné době je zhruba na úrovni 50:50. Propojení systémů městské, příměstské a regionální dopravy není na dostatečné úrovni, nejsou vytvořeny podmínky pro vyšší využívání cyklistické dopravy.

Zejména silniční doprava v regionech je plně v kompetenci regionálních a místních orgánů. Na jejich úrovni musí být v rámci principu subsidiarity řešeny. Zároveň je třeba zabezpečit vyvážený vývoj v jednotlivých regionech, a proto by regionální a lokální veřejné

orgány měly do svých programů zahrnout určité základní principy, kterými se zabývá tato priorita. Města by měla své dopravní systémy rozvíjet tak, aby byly efektivní při uspokojování potřeb a zároveň environmentálně šetrné, je třeba podporovat hromadnou, cyklistickou a pěší dopravu. Je třeba budovat infrastruktury související s hromadnou a nemotorovou dopravou.

Hlavní projektem rozvoje cyklistické infrastruktury je postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti a segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů.

### **2.1.6 Podpora rozvoje dopravy v regionech**

Řešení problémů spojených s rozvojem integrovaných dopravních systémů, usměrňování a regulace dopravy ve městech včetně nových koncepcí zásobování je nutné provádět v rámci principu subsidiarity na regionální a místní úrovni s možnou koordinací ze státní úrovně. Uvedená priorita má proto charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na této úrovni.

#### **Specifické cíle**

##### *Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů*

Reálnou možností, která vede ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti v městských aglomeracích a regionech, je koordinované využití jednotlivých doprav v systému integrované dopravy. Ta je charakterizována jednotnými smluvními přepravními podmínkami a tarifem, společnými jízdními doklady, koordinovanými jízdními řády, komplexním dopravním informačním systémem a odpovídajícími přestupními multimodálními terminály mezi jednotlivými druhy dopravy.

Opatření by mělo být precizovat právní rámec podmínek zajišťování dopravní obslužnosti regionu včetně podmínek IDS a pokračovat v legislativní podpoře integrované dopravy.

### *Využití možností nemotorové dopravy*

Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistické stezky úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras.

V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:

- cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD<sup>3</sup> – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,
- rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.

Cyklistická doprava se jen velmi obtížně stává další alternativou dopravy. Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva při omezování civilizačních chorob. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné počítat s dovybudováním cyklistických stezek.

Opatření by mělo být na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek přehodnotit využití současných chodníků (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou). A při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.

---

<sup>3</sup> Integrovaná autobusová doprava

### 2.1.7 Nástroje dopravní politiky

**Právní nástroje,** Jedním z hlavních nástrojů pro realizaci cílů dopravní politiky je vytvoření nového právního rámce novelizací zákonů v působnosti dopravy. V rámci novelizace každého právního předpisu budou vyhodnoceny zákonem stanovené podmínky přístupu na dopravní trh a postupně odstraňovány existující bariéry pro podnikání v sektoru dopravy. V rámci procesu tvorby a přejímání komunitárního práva ES budou vytvářeny předpoklady pro zachování konkurenceschopnosti českých podnikatelských subjektů v sektoru dopravy.

**Ekonomické nástroje** jsou velmi důležitým aspektem pro ovlivňování celého sektoru dopravy. Pomocí nich je potřebné ovlivňovat přepravní procesy, reagovat na nepříznivé trendy v dopravě, které svou podstatou nejsou v souladu s udržitelným rozvojem. Pro uvedené záměry je nezbytné hledat nové zdroje tak, aby nedocházelo k nepřijatelným nárokům na veřejné rozpočty na všech stupních.

**Informační nástroje,** v souvislosti s procesem zapojování ČR do struktur EU se zvyšuje povinnost předávání garantovaných informací jak ze strany EU, tak z české strany, např. pro vyhodnocování a prosazování žádostí na dotace z Fondu soudržnosti, ze strukturálních fondů nebo jako podklad pro zpracování územně plánovací dokumentace, územně plánovacích podkladů a různých oborových koncepcí. Informační a datové zdroje budou vázány povinností garantovat, evidovat a předávat údaje podle závazných a jednotných pravidel. S tím souvisí podpora rozvoje projektu JSDI, který tuto problematiku podrobně zpracovává. [1]

## 2.2. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

Česká republika se vládním usnesením ČR ze dne 7. července 2004 č. 678 o *Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky* (dále jen Cyklostrategie), přihlásila k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek.

Cyklostrategie demonstruje komplexnost a šíří dané problematiky. Cyklistiku vnímané jednak jako cyklodopravu a cykloturistiku, ale často jí také spojujeme s podporou ochrany životního prostředí či s podporou fyzické aktivity obyvatelstva.



*Na tomto základě byly definovány 4 priority Cyklostrategie:*

- 1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území.
- 2. Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu.
- 3. Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví.
- 4. Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Na jednotné priority následně navazují cíle a opatření. Jednotné prioritní osy jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat pouze tehdy, pokud je budeme chápat jako celek.

Stát v této souvislosti nabízí finanční pomoc, metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Cyklostrategie dále nabízí koordinaci činností ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistických infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

#### **2.2.1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území**

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému. Cílem je vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek v sídlech i v krajině po celém území České republiky včetně související infrastruktury (zeleň apod.). Znamená to zlepšit dopravní obsluhu na venkově i ve městech rozšířit volbu občanů ve způsobu denní osobní dopravy a vytvořit tak zásadní příležitost pro zlepšení prevence civilizačních chorob a zlepšení zdravotního stavu obyvatel. Přinést praktické návrhy pro všechny, kteří se zabývají rozvojem našich regionů, celkovou podporou udržitelné dopravy, ať už na úrovni samosprávy, podnikatelské sféry i výslužbách zájmových skupinám široké veřejnosti.

➤ *Cíl 1.1 Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury.*

Cílem je vytvořit optimální podmínky pro budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti dopravy. Součástí bude novelizace některých předpisů k podpoře cyklistické dopravy, a zvláště pro potřebu budování cyklistických stezek. Podpora cyklistické dopravy bude zahrnovat kromě stavby cyklistických cest i celý navazující systém, tzv. cyklistickou kulturu, která umožní většímu podílu obyvatel intenzivnější využívání kola. Tomu napomůže vytvoření cyklistických krytých parkovišť na pracovištích, u obytných domů, u obchodů, úřadů, v centrech měst a také u zastávek autobusů, tramvají, metra a železničních nádraží i možnost uložení kol v ubytovacích zařízeních a obytných budovách, rozšíření sítě půjčoven jízdních kol nebo systémů půjčování kol pro dopravu po městech péčí samotných měst a obcí a jimi zřízených subjektů dopravní obsluhy.

➤ *Cíl 1.2 Zvyšování bezpečnosti zranitelný účastníků silničního provozu.*

Cílem je, kromě budování bezpečné cyklistické infrastruktury, rozpracovat osvětové programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Cílem je zakotvit silněji ve vědomí veřejnosti zájem o bezpečnost cyklistů i chodců v souvislosti s cyklodopravou. K tomu patří výzvy k ohleduplnosti, lepšímu chování a zvýšení odpovědnosti všech účastníků dopravy. Součástí bude také kampaň pro nošení cyklistických přileb a ochranných brýlí.

➤ *Cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.*

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou, jak v oblasti denního dojíždění do práce či do školy, tak i v rámci volného času či turismu. Cílem je zajistit převoz kola z centra města, z hlediska fyzického či časového omezení cyklisty je cílem překonat velké převýšení či vzdálenosti. K tomuto účelu musí být upraveny příslušné dopravní prostředky a zajištěn přepravní řád. Cyklostrategie bude optimalizována s pěší dopravou a ostatními druhy dopravy.

- *Cíl 1.4 Posílení výzkumu, výchovy, vzdělání a osvěty k podpoře cyklistiky.*

Cílem je začlenit výzkum do celého procesu, provádět transfer zahraničních poznatků, zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy.

### **2.2.2 Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu**

Cyklistika je v České republice celonárodně oblíbená, je zábavou a častou fyzickou aktivní náplní volného času. Výběrem vhodných produktů můžeme upozornit na širší využití kola, a to jako běžného dopravního prostředku i pro požitky z jízdy v daleko hlubším smyslovém kontaktu s přírodou než při pohybu v autě či prostředcích hromadné dopravy. Využitím současného zájmu o cyklistiku u nás a vůbec v celé Evropě můžeme rozšířit cestovní ruch i do doposud málo známých oblastí České republiky.

- *Cíl 2.1 – Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.*

Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který umožňuje člověku nové poznávání a zvyšuje kvalitu jeho života. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžovat životní prostředí a přináší užitek zúčastněným obcím.

- *Cíl 2.2 – Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.*

Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v méně rozvinutých a turisticky zatím nedocenených oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa při rozvoji infrastruktury v různých oblastech služeb, a tím vytváří podporu malého a středního podnikání.

➤ *Cíl 2.3 – Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské Unie.*

Cílem je získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektů, postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů, a to jak v podobě programů EU, tak finanční podpory státu poskytované prostřednictvím jednotlivých ministerstev, krajských samospráv, rozpočtů obcí a měst i podnikatelské sféry. Je nezbytné uvést, že téměř všechny dotace a příspěvky budou předpokládat součinnost a podílňictví žadatele. Jde o tzv. vstřícné financování, které je nezbytnou podmínkou obdržení dotace a zároveň je dalším z evropských dotačních principů. Cílem je i posílení lidských zdrojů v oblasti přípravy projektů a jejich implementace.

### **2.2.3 Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví**

Negativní vlivy dopravy obvykle představují velmi závažné enviromentální a zdravotní problémy. Navíc patří fyzická pasivita mezi hlavní příčiny předčasných úmrtí a jízda na kole může zásadně snížit riziko výskytu celé řady civilizačních chorob.

Je proto potřebné, aby se obyvateli ČR mohli nad nabídkou bezpečných oddělených cyklostezek a odpovídajícího zázemí každodenně svobodně rozhodnout a provozovat cyklistickou dopravu. Posilování fyzického a psychického zdraví občanů a nacházení dobrého vztahu k přírodě a krajině jsou dalšími cíli rozvoje cyklodopravy. Ta by se měla stát prestiží a součástí zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí.

Rozvoj cyklodopravy významně přispěla k naplňování enviromentálních cílů ve snižování emisí skleníkových plynů a tím i k programu zmenšování klimatických změn ke snižování produkce kyselých dešťů, k menší spotřebě neobnovitelných zdrojů energie, ke snižování hluku, k snížení produkce nebezpečných látek z výfukových plynů motorové dopravy.

➤ *Cíl 3.1 Regulace a podpora cyklistiky z ohledu ochrany cenných území.*

Cílem je rozvinout cyklistiku na celé území ČR, a tím zároveň rozptýlit cykloturistiku z území vyžadujících zvláštní ochranu do méně rozvinutých oblastí. Budování cyklistické infrastruktury či pořádání cyklistických akcí je nutné provádět ve spolupráci s příslušnými

orgány ochrany přírody. Cílem je také přinést informace o lokalizaci přírodovědecky či esteticky významných nebo jedinečných území v hlavním předmětu ochrany a ochranném režimu. Základním informačním zdrojem je Ústřední seznam ochrany přírody, který vede z pověření Ministerstva životního prostředí *Agentura ochrany přírody a krajiny ČR* v Praze. Další informace je možno získat na příslušných správách národních parků či chráněných krajinných oblastí.

➤ *Cíl 3.2 Rozvoj cyklistiky v území.*

Cílem územního plánování v krajích, obcích i městech a dopravního plánování musí být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí, tedy cyklodopravy a pěší. Zásadní součástí je budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti občanů. Při jakýchkoliv stavebních záměrech a projektech je potřebné hledat možnost realizace cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Využívat veškerých pozemních prací, kde budou prováděny rovněž úpravy povrchů, například při výstavbě technické infrastruktury, při výstavbě obytných domů, administrativních budov, sídlištních komplexů, průmyslových zón, podniků, při opravách komunikací, při výstavbě mostů, železničních koridorů, obchodních center apod. Podpora zón pro pěší a cyklisty ve městech. Vytváření husté navazující sítě.

➤ *Cíl 3.3 Zajištění ekologické výchovy, vzdělání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.*

Vzhledem ke značným environmentálním vlivům dopravy, zejména v obcích, je potřebné komplexně rozvinout program ekologické výchovy, osvěty a vzdělávání o další zaměření na podporu cyklodopravy a její žádoucí společenské zdravotní, dopravní a ekologické efekty. Cílem je také změna životního stylu, který by přinesl značné individuální i společenské přínosy. Převládající životní styl trpící nedostatkem pohybové aktivity vede k růstu incidence a prevalence řady civilizačních chorob, zejména pohybového aparátu a kardiovaskulárního systému.

#### **2.2.4 Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty**

➤ *Cíl 4.1 – Zajištění a koordinace vědy a výzkumu.*

Cílem je začlenit výzkum do celého procesu, provádět transfer zahraničních poznatků, zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy.

➤ *Cíl 4.2 – Zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoring.*

Cílem je integrovat péči o cyklodopravu do územně plánovací a další koncepční činnosti státních orgánů, územních samospráv krajů a obcí či jejich sdružení (mikroregionů), destinací cestovního ruchu, nevládních neziskových organizací, veřejnosti, ale i podnikatelské sféry.

➤ *Cíl 4.3 – Zajištění a koordinace propagace.*

Cílem je pokračovat prostřednictvím stávajícího programu při podpoře produktů a opatření zaměřených na doprovodnou cyklistickou infrastrukturu a zařízení, seznámit podnikatelskou veřejnost s CYKLOSTRATEGIÍ. Cílem je rovněž pokračovat ve vytváření podmínek pro sportovní aktivity obyvatelstva ve volném čase. Součástí cíle je i podpora aktivit vycházejících z Národního programu zdraví se zaměřením na cyklistiku a podpora při pořádání odborné mezinárodní konference.

➤ *Cíl 4.4 – Zajištění a koordinace vzdělání a osvěta.*

Cílem je zavést do našich škol program “Bezpečné cesty do škol”, na vysokých školách rozšířit výuku o problematiku cyklistiky. Dále podporovat pravidelné kontroly technické způsobilosti jízdního kola a preventivních programů proti krádežím kol, podporovat projekt Bezpečná komunita a spolupracovat s Národní sítí zdravých měst ČR na programu podpory cyklistiky.

➤ *Cíl 4.5 – Zajištění aktualizace legislativy a koordinovaná aplikace.*

Cílem je novelizovat základní i relevantní předpisy k podpoře cyklistické dopravy, zvláště pro potřebu budování cyklistických stezek a odstranění bariér společného užívání ve spolupráci s ostatními resorty.

### **2.2.5 Cyklostrategie**

Úkolem ministerstev je koordinovat aktivity mezi uvedenými stupni, vytvořit metodické a finanční zázemí, prezentovat aktivity v rámci EU při čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů. Za tímto účelem Cyklostrategie definuje odpovědné koordinátory pro jednotlivá opatření s harmonogramem činnosti. V této souvislosti je nutné zdůraznit provázanost tohoto strategického materiálu s *Národním rozvojovým plánem*, se schválenými politikami a strategiemi jednotlivých resortů. V tomto duchu jsou opatření jednotlivých resortů plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Rozhodující bude koordinace a naplňování úkolů.

Implementace Cyklostrategie v dlouhodobém horizontu bude finančně náročná. Není možné určit jeden jediný a konečný zdroj financování. Toto financování bude řešeno formou „vstřícného financování“, které je nezbytnou podmínkou kofinancování i z pohledu EU. Cílem je tedy získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektu postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů. V prvním období nebudou požadována mimořádná rozpočtová opatření. Veškeré finanční požadavky budou realizovány formou stávajících rozpočtových titulů, včetně využití stávajících fondů a programů. V závislosti na vývoji ekonomických možností našeho státu bude zvažováno aktivnější využití kofinancování rozvojových programů ze státního rozpočtu prostřednictvím jednotlivých resortů, krajů a obcí. Cyklostrategie bude prakticky využita při čerpání prostředků z pomoci EU. Cyklostrategie je živým dokumentem, jehož realizace bude pečlivě sledována a materiál bude následně doplňován a aktualizován.

Cílem cyklostrategie je posílit pocit jistoty a bezpečí cyklistům a jejich okolí při jízdě na kole; masivně rozvinout cyklodopravu pro denní užití; vytvořit prostor pro vybudování husté sítě cyklostezek po celém území České republiky s přispěním fondů Evropské unie; obyvatelům poskytnout dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího

k upevňování jejich zdraví; denní jízdou na kole zásadně přispět k prevenci civilizačních chorob; přispět ke zkvalitnění životního prostředí; poskytnout doplňující vzdělání obyvatelům, včetně dalších informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o udržitelném rozvoji, o zdravém životním stylu a o nových podnikatelských možnostech; přispět k rozvoji cestovního ruchu; a poskytnout veřejnosti příležitost aktivně se zapojit do realizace i aktualizace cyklostrategie. [2]

### **3. Analýza cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji a v Regionu Poodří**

#### **3.1 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje**

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje je zpracována na základě *usnesení rady Moravskoslezského kraje č. 10/566 ze dne 3. května 2005* a vychází z požadavku odstranit systémové nedostatky v oblasti přístupu kraje k otázkám cyklistické dopravy – jak jej stanovilo zastupitelstvo Moravskoslezského kraje svým *usnesením č. 24/979/1 ze dne 10. června 2004*, kterým schválilo Koncepci rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje.

Cyklistika a cykloturistika zaznamenává v posledním období bouřlivý rozvoj. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové generace, neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí.

Mezi další výhody jízdy na kole patří jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel, k jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostaneme tam, kde autem nikoliv, s kolem nemáte prostorové problémy zaparkovat, dopravní zácpu můžete rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole jedete od domu až do práce, školy, na úřad, provoz kola má minimální finanční nároky na vaši peněženku, aj.

*Základní rozdělení jízdy na kole je možné uvést jako:*

**Jízda za prací, zaměstnáním, do školy**, při této jízdě jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno kvalitním povrchem, výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny, v krátkém časovém úseku, významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty, tento pohyb



však v současnosti je většinou v plném silničním provozu a to i na komunikacích s vysokou intenzitou motorového provozu, kde o bezpečnosti cyklisty lze s úspěchem pochybovat, ideální stav, oddělená cyklistická doprava na **cyklostezce** (tj. cyklistický pás, vedený jako samostatná pozemní komunikace), **cyklopruhu** (tj. část pozemní komunikace, určená pro jeden jízdní proud cyklistů. Tento pruh je veden po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale minimálně ve vodorovně odděleném jízdním pruhu, v části chodníku nebo vozovky) a **cyklopásu** (tj. pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás může být jednosměrný nebo obousměrný).

**Rekreační, turistická**, která ponejvíce využívá cykloturistické trasy, vyznačené na silnicích s nižší intenzitou provozu, na místních, lesních a polních komunikacích, tyto vedou z města do vesnice, podél hradů, zámků a jeskyň, přibližují zajímavé přírodní výtvořy, významným prvkem je zde poznání, relaxace a to, že člověk pohybem vlastními silami dělá něco pro své zdraví,

Kategorie **sportovní**, mající svá zvláštní specifika (zvláštní podmínky, uzavřené tratě a okruhy, atd.) a sportovně-rekreační, která umožňuje na vybraných trasách, drahách a v areálech věnovat se další formě tzv. adrenalinových aktivit, což umožní odreagování bez vedlejších následků, pochopitelně při respektování zásad bezpečnosti. Tato kategorie není touto prací řešena.

Cílem této koncepce je zkoordinovat rozvoj cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje, sladit jej se státní (národní) a evropskou koncepcí a vytvořit tak předpoklady pro prověření a doplnění sítě mezinárodních, dálkových, regionálních a nadregionálních cyklotras na uvedeném území s napojením na trasy sousedních krajů a na trasy na polské a slovenské straně. Neméně významnou součástí je také zlepšení kvality tras a jejich okolí, zejména ve vazbě na podporu vhodného podnikání v dané oblasti. V nevyhovujících úsecích (problémových místech) především zvýšit bezpečnost.

Výsledkem koncepce by měl být materiál, který navrhne, jakým směrem se má ubírat rozvoj cyklistické a cykloturistické dopravy, připraví podklady a zásadní informace pro tento rozvoj, a tím vytvoří podmínky pro rozvoj bezpečné cyklistické dopravy do zaměstnání, do školy, na úřad, aj. a současně v rámci cykloturistické dopravy podpoří rozvoj turistického ruchu na území Moravskoslezského kraje. Vzhledem k novému územnímu rozdělení ČR na kraje budou v koncepci řešeny mezinárodní, dálkové (nadregionální) a regionální cyklotrasy, které by měly být vzhledem ke svému významu pod patronací kraje. Nepřehlédnutelnou částí

je i doplnění doprovodných zařízení pro cykloturistiku v jednotlivých úsecích nebo lokalitách a rozvoj ostatních služeb (stravovací, ubytovací, informativní, poznávací, zábavné, aj., které mohou z cykloturistiky profitovat.

Řešeným územím je **území Moravskoslezského kraje**. Rozloha Moravskoslezského kraje je 5445 km<sup>2</sup>, kraj zahrnuje 6 okresů – Bruntál, Frýdek – Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava, 38 měst a 261 obcí. Moravskoslezský kraj leží na severovýchodním okraji České republiky v severovýchodní části Moravy a Slezska. Jeho severovýchodní hranici tvoří státní hranice s Polskou republikou, jihovýchodní hranici státní hranice se Slovenskou republikou (Žilinský samosprávný kraj), z jihu sousedí se Zlínským krajem a na západě a jihozápadě s Olomouckým krajem.

Tyto kraje vykazují poměrně výrazné odlišnosti ve srovnání s Moravskoslezským krajem. Zejména Zlínský kraj (okresy Zlín a Uherské Hradiště) se svým rozvojovým potenciálem naprosto odlišuje od území Moravskoslezského kraje a představuje jeden z rozvojových pólů Moravy (nízká nezaměstnanost, dobré podnikatelské klima, vysoká atraktivita bydlení atd.). Nejméně příznivé charakteristiky vykazuje Olomoucký kraj (jeho severní okraj – okres Jeseník), navazující na region Bruntálska.

### 3.1.1 Evropské cyklotrasy

Základním programem *evropských cyklotras* je program Euro – velo <sup>4</sup>. Přes sledované území probíhá trasa **EuroVelo n. 6**, Francie, Belgie, Německo, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, **Ostrava**), Polsko a Ukrajina (viz mapa č. 3.1).

Součástí této kategorie jsou cyklotrasy mezi sousedními zeměmi, doplněných symbolem euroregionu, zde to je:

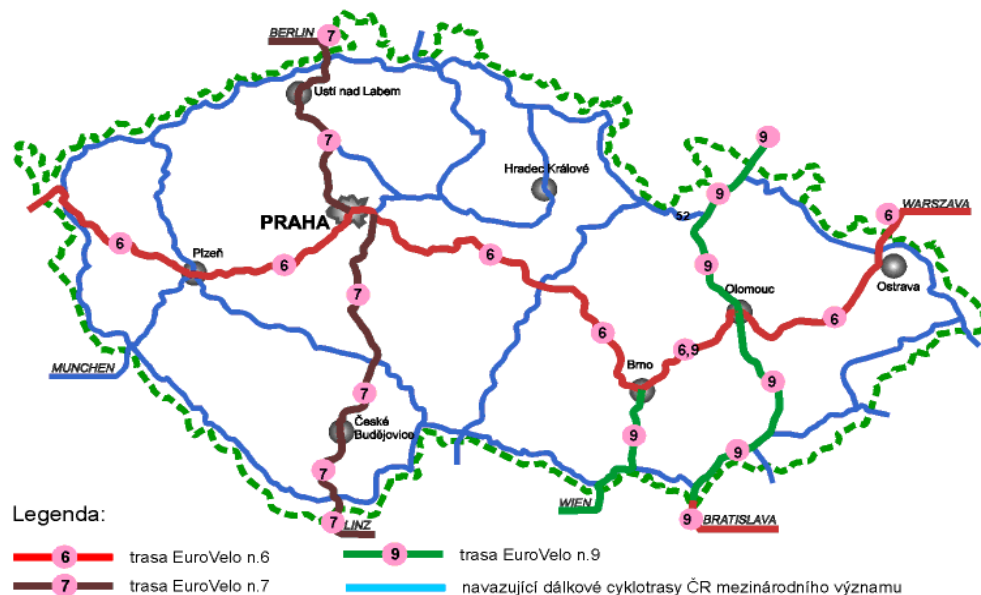
**Cyklistický okruh Euroregionem Těšínské Slezsko (Śląsk Cieszyński)**, na našem území ji tvoří cyklotrasa **č. 56**. Tato cyklotrasa protíná města Bohumín / Chalupki (území

---

<sup>4</sup> Projekt evropské sítě cyklostezek **EuroVelo** byl vypracován Evropskou cyklistickou federací a klade si za cíl spojit 12 panevropských cyklistických stezek spojujících všechny země Evropy, většinou vedoucí na již existujících a plánovaných stezkách na národních, regionálních a místních úrovních. Velké množství úseků této trasy je již realizováno a ostatní jsou rozvíjeny za pomoci místních nebo národních poboček. Celkově bude v síti EuroVelo zahrnuto kolem 60000 km cyklistických stezek, které budou procházet každou zemí Evropy.

Polska), Orlová, Havířov, Těrlicko, Vělopolí, Střítež, Smilovice, Oldřichovice, Milíkov, Jablunkov a Bukovec / Jasnowice (území Polska ).

**Mapa č. 1.1 Trasa EuroVelo**  
**projekt EuroVelo - trasy vedené cyklotrasy ČR**



Zdroj: [4]

Cyklotras **Greenway Wien – Morava – Krakov** je tvořena stávajícími, ale i novými cyklotrasami, silniční značení doplněné logem, resp. barevné logo. V mapě číslo 3.1 je tato trasa vyznačena zeleně a modře.

Trasy na území kraje, jež je značena zeleně: Hranice, Štramberk, Hukvaldy, Pržno, Kamenité a Český Těšín / Cieszyn (území Polska).

Výpis modré trasy na území kraje: Hranice, Bartošovice, Košatka – Ostrava, Kamenité a Bukovec / Jasnoce (území Polska).

### 3.1.2 Národní cyklotrasy

**Národní cyklotrasy** vychází ze základní sítě dálkových tras v ČR, do Moravskoslezského kraje a zaujímá:

**Beskydsko-karpatská magistrála**, tvoří ji **cyklotrasy č. 46, 47, 45 a 43**. Procházející městy: Český Těšín, Střítež, Smilovice, Raškovice, Frýdlant nad Ostravicí, Podolsky, Martiňák, Pustevny, Rožnov pod Radhoštěm, Vsetín, Vizovice, Slavičín, Velká nad Veličkou, Hodonín a Lanžhot.

**Severní příhraniční cyklotrasa č. 55** nebo také **Slezská magistrála** (1. etapa Ostrava - Jeseník, 2. etapa Jeseník - Děčín).

**Jantarová stezka**, jež tvoří **cyklotrasy č. 4. a 5.** A jež procházejí městy: Hať, Hlučín, Ostrava Svinov, Polanka nad Odrou, Nová Horka, Kunín, Starý Jičín, Palačov, Teplice nad Bečvou, Přerov, Olomouc, Plumlov, Ostrava u Macochy, Brno, Židlochovice a Hevlín.

### 3.1.3 Regionální cyklotrasy

**Regionální cyklotrasy**, vychází ze základní sítě cyklotras a z generelů cyklotras střední a severní Moravy:

**Jihlava – Český Těšín, cyklotrasa č. 46, 502, 501, 471, 473, 404, 401, 182.** Procházející městem: Jihlava, Třebíč, Moravský Krumlov, Rajhrad, Otrokovice, Vsetín, Valašské Meziříčí, Starý Jičín, Frýdek Místek, Raškovice, Smilovice, Střítež a Český Těšín.

**Jablunkovským údolím**, je tvořena těmito cyklotrasami **č. 56, 561, 6081, 6086, 6087, 6085.** Jež prochází městem: Vřesová stráň, Mosty u Jablunkova, Hřava, Písek, Nýtek, Bystřice, Vendryně, Třinec, Rovné a Milíkov.

**Moravská brána**, tvoří ji **cyklotrasy č. 5, 502, 6002, 6034, 6136, 6039, 6175.** Prochází městem: Nový Jičín, Štramberk, Příbor, Skotnice, Trnávka, Petřvald, Mošnov, Nová Horka, Bartošovice a Kunín.

### 3.1.4 Místní cyklotrasy

**Místní cyklotrasy**, vychází ze základní sítě a z místních studií, jedná se o síť místních cyklotras navazující na síť regionálních, národních a evropských cyklotras. Jsou většinou

označeny čtyřmístným číslem, př. **6087**. Dále potom jsou to speciální okruhy, či trasy, samostatně značené (př. pro zrakově postižené, vybudované v rámci Euroregionu Těšínské Slezsko) nebo sestavené ze značených cyklotras KČT (Beskydy Radegast cyklo-track, aj.), mající i samostatnou propagaci.

**Tandemové cyklistické trasy pro nevidomé a slabozraké**, speciální (částečně samostatné) okruhy, které jsou určeny pro nevidomé a slabozraké, kteří se pohybují na tandemových kolech, označené bílým okem na bílo-modrém pozadí.

V sledovaném území se nachází: 15 km úsek, využívající málo frekventované lesní cesty přes město: Písek, Pod Zelenou horou, Chata Studeněné, Hrčava / Jaworzynka (území Polska). Souběh s trasou č. 6086, 6080 a 561. A 12 km úsek málo frekventované silnice III. třídy v klidném prostředí měst: Horní Líštná, Starý Borek, Český Puncov, Osůvky, Kojkovice, Horní Líštná / Leszna Górna (území Polska). A 10 km okruh, vedený po nenáročné trase s malým výškovým převýšením a z poloviny po vyznačených cyklotrasách na území měst: Karviná Ráj / Kaczyce Górne – Karviná a zpět do Karviná Ráj.

**Beskydy Radegast cyklo track**, speciální okruh, sestavený ze značených cyklotras, doplněný symbolem pivovaru Radegast v Nošovicích. Prochází městy: Šošovice, Vyšní Lhoty, odb. Malá Prašivá, Komorní Lhotka, Smilovice, Střítež, Vělopolí, Těrlicko, Lučina, Dobrá a zpět do Nošovic.

**Radegast Slezsko, Radegast Trojmezí a Radegast Opava**, další speciální okruhy, sestavené s cyklotras, doplněný popisem symbolem pivovaru Radegast (logo).

**Po stopách hutnictví**, cyklookruh, vyznačený v lokalitě Slezských Beskyd a Jablunkovské brázdy, vedoucí povětšinou po stávajících vyznačených cyklotrasách: Jablunkov, Písek, Filipka, Nýtek, Třinec, Milíkov a zpět do Jablunkova, speciální značení dle DZ, ale v hnědé barvě včetně loga Třineckých železáren.

**Prajzká cesta**, vyznačená cyklotrasa, využívající stávající značené cyklotrasy: Opava, Chlebičov, Chuchelná, Bělá, Píšť / Owsiszcze (území Polska). Cyklotrasy v okolí Hlučína, bez speciálního značení.

**Permoníkova cyklotrasa**, která je asi 150 km dlouhá a je vedena nenáročným geografickým terénem mikroregionu Ostravsko-Karvinsko, prochází průmyslem poznamenanou krajinou s oblastmi přírodních pozoruhodností. Permoníkova cyklotrasa navíc vede příhraniční oblastí Polska.

**Palackého stezka**, pojmenovaná trasa č. **6175**, bez speciálního označení. Procházející městem: Kunín, Šenov u Nového Jičína, Nový Jičín, Kojetín a Hostašovice.

### **3.1.5 Dálkové cyklotrasy mezinárodního charakteru**

#### **Jantarová stezka, trasa č. 5**

Stezka vede obcemi Hat', Hlučín, Ostrava Svinov, Polanka nad Odrou, Nová Horka, Kunín, Starý Jičín, Palačov, Teplice nad Bečvou, Přerov, Olomouc, Plumlov, Ostrav u Macochy, Brno, Židlochovice a Hevlín.

Stezka navazuje na tradici historické obchodní cesty, která protínala dnešní území Moravy a spojovala oblast Baltického moře se středomořím. Její název vznikl od velmi často přepravované suroviny od Baltu.

Cyklotrasa vede většinou po stávajících, méně frekventovaných silnicích III. třídy, místních komunikacích, městských cyklostezkách a zpevněných polních a lesních cestách. Bohužel se setkáme i s nezpevněnými místními, polními a lesními cestami, s dočasným vedením trasy po silnicích II., což je pro tuto kategorii cyklotrasy nevyhovující. Cyklotrasa sleduje starobyrou obchodní stezku, po které taky přebrala své jméno.

Celková délka 303 km, v Moravskoslezském kraji cca 70,5 km.

### **3.1.6 Dálkové trasy nadregionálního charakteru**

#### **Trasa č. 46, část Beskydsko-karpatské magistrály**

Trasa vede obcemi: Český Těšín (území Polska), Ropice, Střítež, Raškovice, Bařiny, Rožnov pod Radhoštěm, Vsetín, Deštná, Vizovice, Pitín, Starý Hrozenkov, Strání, Javorník, Strážnice, Petrov a Súdomeřice (Slovensko).

Trasa začíná na hraničním přechodu s Polskem *Český Těšín*, pokračuje po místních komunikacích přes *Ropici*, *Střítež* až do obce *Smilovice*. Odtud pokračuje po místní

komunikaci a lesních pěšinách po hranici CHKO Beskydy přes obec *Komorní Lhotka*, přes obci *Raškovice* opouští CHKO a pokračuje po místní komunikaci do obce Husinec, odtud po místní komunikaci a lesních cestách opět kopíruje hranici CHKO Beskydy. V oblasti Malého Smrčku vstupuje na území CHKO Beskydy a na *Bařínách* opouští Moravskoslezský kraj.

Celková délka 276 km, v MSK cca. 73,5 km

### **Trasa č. 55, č. 56, část Slezské magistrály**

**Cyklotrasa č. 55** vede obcemi Rejvíz, Drakov, Heřmanovice, Holčovice, Město Albrechtice, Krnov, Úvalno, Skrochovice, Holasovice a Opava.

**Cyklotrasa č. 56** vede obcemi Bohumín, Orlová, Havířov, Horní Budovice, Těrlicko a Český Těšín (území Polska).

Stezka vstupuje do Moravskoslezského kraje v oblasti *Rejvízu* a pokračuje po lesních pěšinkách přes CHKO Jeseníky. Chráněnou krajinnou oblast opouští před obcí *Heřmanovice*. Odtud pokračuje po komunikaci II. třídy přes *Holčovice* do *Města Albrechtic*. Ve svém dalším úseku kopíruje tok říčky Opavice a současně státní hranici s Polskem a je vedena po místních komunikacích až do *Krnova*. Prochází městem a dále směřuje po místních komunikacích směrem na Opavu. Před Opavou u obce *Neplachovice* je vedena v nebezpečném úseku po komunikaci I. třídy č. 57. Trasa dále pokračuje po místních cyklotrasách přes *Ostravu* až do Bohumína. Zde se napojuje na značenou cyklotrasu č. 56 a pokračuje po místních komunikacích přes *Orlovou*, *Havířov*, *Horní Bludovice* až do oblasti *Těrlicka*. Obchází vodní nádrž Těrlicko a pokračuje neustále po místních komunikacích přes *Střítež* do *Smilovic*. Následující úsek mezi *Smilovicemi* a *Bocanovicemi* je veden po hranici CHKO Beskydy. Trasa projde *Jablunkovem* a po místní komunikaci vede až na hraniční přechod s PL *Bukovec*. Zde navazuje na Polské straně cyklotrasa **125Z a 24C**.

Ačkoli za názvem Slezské stezky jsou napsána Taková industriální města jako Ostrava, Karviná, Havířov trasa překvapí malebnou krajinou plnou historických pamětihodností.

Celková délka cyklotrasy je 100 km.

### 3.1.7 Regionální cyklotrasy

#### Cyklotrasa č. 502

Cyklotrasa vede přes obce Starý Jičín, Nový Jičín, Kopřivnice a Horní Sklenov.

Trasa začíná ve Starém Jičíně a pokračuje po místní komunikaci přes městskou část *Loučka do Nového Jičína*. V oblasti Sirkových Lázní se přibližuje rychlostní komunikaci R48 a pokračuje po silnici II. třídy směrem na *Štramberk*. V obci *Rybí* se napojuje na místní komunikaci a odtud pokračuje až do *Štramberka*. Trasa probíhá městečkem a dále vede po místní komunikaci přes obec *Lubina* až do *Hukvald*.

Celková délka cyklotrasy je 25 km.

#### Cyklotrasa č. 503

Cyklotrasa vede obcemi Starý Jičín, Jeseník n. Odrou, Odry, Heřmánky, Vítkov, Svatoňovice, Medlice, Bohdanovice, Leskovec n. Mor., Milotice nad Opavou, Krnov a Mariánské Pole.

Trasa začíná ve *Starém Jičíně* a pokračuje po místní komunikaci do *Jeseníku nad Odrou* a odtud dále do *Oder*. Prochází městem a podél koryta řeky *Odry* pokračuje po místní komunikaci až do *Jakubčovic nad Odrou*, kde navazuje na silnici II. třídy č. 442. Po této pokračuje až do *Vítkova* a dále až do *Bohdanovic*, kde silnici opouští a pokračuje po místní komunikaci do *Leskovce nad Moravicí*. Zde se opět napojuje na silnici II. třídy č. 459 a pokračuje po ní. Po cca. 6 km odbočí na lesní a polní cesty, po kterých vede až do obce *Zátor*. Odtud dále pokračuje po místní komunikaci až do *Krnova*, kde na *Opavském náměstí* končí.

Celková délka cyklotrasy je 88 km.



### **Cyklotrasa č. 511**

Cyklotrasa vede obcí Rýmařov, Stránské, Jiříkov a Sovinec.

Jedná se o cyklospojnici Moravskoslezského a Olomouckého kraje. Spojuje města *Rýmařov* a *Litovel* a napojuje se na Moravskou stezku. Trasa začíná v Rýmařově a po silnici II. třídy směřuje do *Stránského*. Zde odbočuje z komunikace II. třídy a pokračuje po místní komunikaci přes *Jindřichov*, *Sovinec* a následně opouští Moravskoslezský kraj.

Celková délka cyklotrasy je 37 km a v MSK je délka cca. 17 km.

### **Cyklotrasa č. 551**

Cyklotrasa vede přes obce Kružberk, Zálužné, Vítkov, Židovice a Hradec n. Moravicí.

Trasa začíná v Opavě a pokračuje po silnicích III. třídy a místních silnicích Do Hradce nad Moravicí. Pokračuje po místních komunikacích po březích koryta říčky Moravice v oblasti přírodního parku Moravice. U vyrovnávací nádrže Podhradí se od toku řeky odklání a pokračuje po komunikaci III. třídy přes Lhotu. V Nových Těchanovicích se napojí na komunikaci II. třídy a pokračuje po ní cca. 3 km. U obce Mokřinky odbočí na komunikaci III. třídy a pokračuje do Jánských koupelí a do Kružberku. Napojí se na červenou turistickou značku a končí u vodní nádrže Kružberk.

Celková délka trasy je 41 km.

### **Cyklotrasa č. 553**

Cyklotrasa vede obcemi Rýmařov, Dolní Moravice a Drakov.

Trasa začíná v *Rýmařově* a pokračuje po místní komunikaci směrem na *Harrachov* a napojuje se na komunikaci II. třídy č. 445. Tato kopíruje hranici CHKO Jeseníky, prochází obec *Dolní Moravice* a pokračuje až do obce *Malá Morávka*. Zde také cyklotrasa vstupuje na

území CHKO Jeseníky a pokračuje neustále po komunikaci II. třídy přes *Karlovu Studánku*, *Ludvíkov* do *Vrbna pod Pradědem*. Odtud již pokračuje po komunikaci III. třídy až do *Drakova*, kde se napojuje na cyklotrasu č. 55.

### **Cyklotrasa č. 561**

Cyklotrasa vede obcí Bukovec, Markov, Labajov a Šance (území se Slovenskem).

Trasa začíná v obci *Bukovec* a pokračuje po místní komunikaci a lesních pěšinách. Na Gruni dosahuje svého největšího vrcholu (bezmála 700m/mořem). Dále pokračuje po lesní pěšině a to poměrně náročným klesáním směrem na *Hrčavu* (území Polska). Odtud trasa pokračuje po místní komunikaci do obce *Mosty u Jablunkova* a pokračuje po ní až na hranice s SK *Šance*.

Celková délka cyklotrasy je 18 km.

#### **3.1.8 Místní cyklotrasy**

Výčet těchto cyklotras je znázorněn v příloze č. 1 Souhrn místních cyklotras Moravskoslezského kraje. Tato tabulka obsahuje číselné označení cyklotrasy, vytýčení trasy, přes kterou vede, okres ve kterém se nachází a délku v kilometrech. [4]

### **3.2 Region Poodří**

***Region Poodří je lokalizován:***

<i>Správní obvod :</i>	Nový Jičín
<i>Území NUTS 4:</i>	Okres Nový Jičín
<i>Území NUTS 3:</i>	Moravskoslezský kraj
<i>Území NUTS 2:</i>	Moravsko - Slezsko
<i>Turistická oblast:</i>	Poodří
<i>Turistický region:</i>	Severní Morava a Slezsko. [19]

➤ *Severní Morava a Slezsko (NUTS 2)*

Severní Morava je malebné území rozčleněné horskými hřebeny a zvlněnými kopci. Je to kraj se širokými horizonty úrodných rovin a krásných rozhledů na sever do otevřené krajiny polské slezské nížiny. Jižními svahy hor se region otevírá do úrodného Pomoraví a Moravské Brány, kudy odnepaměti cestovali lidé za solí a jantarem.

*Zahrnuje územní turistické oblasti:* Beskydy - Valašsko, Ostravsko, Poodří, Opavské Slezsko, Těšínské Slezsko a Jeseníky nacházející se v Moravskoslezském kraji. [5]

➤ *Moravskoslezský kraj (NUTS 3)*

Moravskoslezský kraj se nachází na severovýchodním území České republiky. Celková rozloha kraje činí 5 555 km<sup>2</sup>, což představuje cca 7% území České republiky. Na severu a východě sousedí s Polskem, na jihovýchodě se Slovenskou republikou.

Z hlediska krajového uspořádání území Moravy a Slezska sousedí se Zlínským a Olomouckým krajem v rámci celorepublikového uspořádání, s polským Slezským a Opolským vojvodstvím a se slovenským Žilinským krajem. Území kraje je správně rozděleno do šesti okresů. Správním, hospodářským a kulturním centrem Moravskoslezského kraje je město Ostrava.

Území je geograficky sevřeno na západě masivem Hrubého Jeseníku, na východě toto území ohraničují Moravskoslezské Beskydy. Reliéf kraje je poměrně členitý, nejvyšším místem je Praděd s výškou 1492 m n. m., nejnižším bodem je výtok řeky Odry na hranici s Polskem ve výšce 195 m n. m. Osou území je řeka Odra. Polovina území je tvořena zemědělskou půdou, třetinu území tvoří lesy. [6]

Tento kraj se skládá ze tří *subregionu chráněných krajinných oblastí*: Beskydy (pohoří Beskydy), Jeseníky (Hrubý Jeseník) a Poodří (údolí řeky Odry, lužní lesy, mokřady, rybníky). [7]

*Subregion Poodří* zasahuje do území tří okresů Moravskoslezského kraje. Tyto okresy jsou: Ostrava, Frýdek-Místek a Nový Jičín.[8]

➤ *Okres Nový Jičín (NUTS 4)*

*Správní obvod je vymezen územím obcí:* Bartošovice, Bernartice nad Odrou, Fulnek, Hladké Životice, Hodslavice, Hostašovice, Jeseník nad Odrou, Kunín, Mořkov, Nový Jičín,

Rybí, Sedlnice, Starý Jičín, Suchdol nad Odrou, Vrchy, Šenov u Nového Jičína, Životice u Nového Jičína. [9]

### ➤ *Region Poodří*

Je to svazek 21 obcí, ležících u řeky Odry a v jejím blízkém okolí, vznikl v roce 1999 jako dobrovolné sdružení obcí za účelem společného postupu při rozvoji aktivit ve venkovském prostoru, k podpoře udržitelného života na venkově. Sídlem svazku je zámek v Bartošovicích, kde se nachází zároveň informační centrum regionu Poodří. Členskými obcemi svazku jsou Albrechtický, Bartošovice, Bernartice nad Odrou, Bílov, Bravantice, Hladké Životice, Jeseník nad Odrou, Jistebník, Kateřinice, Kujavy, Kunín, Mošnov, Petřvald, Pustějov, Sedlnice, Skotnice, Suchdol nad Odrou, Šenov u Nového Jičína, Trnávka, Velké Albrechtice a Vražné.

Katastrální území těchto obcí zaujímá rozlohu 281 km<sup>2</sup> a žije zde 24 000 obyvatel. Charakter regionu určuje jeho poloha v Moravské bráně, otevřená k severovýchodu nivou řeky Odry, která tvoří přirozenou osu regionu. Více než čtvrtinu území regionu zaujímá chráněná krajinná oblast Poodří, která je mokřadem evropského významu. Východně a západně region sousedí s dvěma přírodními parky – Podbeskydím a Oderskými vrchy. Místně region náleží k oblasti Novojičínska, které je nazýváno kulturní podkladnicí severní Moravy, historicky pak k regionu Moravského Kravařska.

Region Poodří poskytuje ideální podmínky pro cykloturistiku, pohodovou pěší turistiku, je vyhledáván rybáři, ornitology a hlavně milovníky přírody. Je ideálním místem pro výlety školních tříd a rodin s dětmi. K pobytu je možno využít ubytovacích zařízení v Albrechticích, Bernarticích, Bartošovicích, Jeseníku nad Odrou, Suchdole nad Odrou, Šenov u Nového Jičína a další.

### **3.3 Místní akční skupina Regionu Poodří**

Záměrem činnosti MAS (Místní akční skupiny) je podpora orientace na rozvoj malého a středního podnikání s bezprostřední vazbou na dnes úspěšně fungující oblasti chovu ryb a rybníkářství, na rozvoj moderního a ekologicky orientovaného zemědělství v kombinaci s obnovenými a úspěšně implementovanými původními prvky venkova. Těmi jsou zejména místní řemesla, tradice, originální technologické postupy a regionální gastronomické

receptury. Tyto v propojení se školícími a vzdělávacími projekty, napomáhajícími přenosu a zachování původních venkovských prvků a s rozvíjejícím se sektorem cestovního ruchu a volnočasových aktivit, by měly v budoucnu tvořit základní pilíře předkládaných inovativních projektů.

Vytýčený rozvojový záměr MAS Regionu Poodří je nepřímo podporován rostoucím zájmem široké veřejnosti o originální přírodní výrobky, bio potraviny a v neposlední řadě zájmem turistů o poznávací a venkovskou turistiku. Významným spojovacím prvkem celého Regionu Poodří napomáhajícího, kromě rozvoje příjezdového cestovního ruchu, nalezení a posílení společné regionální identity dnešního obyvatelstva regionu, je řada významných historických a kulturních osobností, které významným způsobem ovlivnily jeho historický vývoj. Navíc, je v regionu řada unikátních přírodních prvků (zejména spojených s CHKO Poodří), které plně zapadají do projektového záměru environmentálně šetrné obnovy a rozvoje přirozeného venkovského rázu Regionu Poodří. [19]

### 3.4 Moravské Kravařsko

Společný zájem o rozvoj historického Moravského Kravařska přiměl jednotlivé sousedící subjekty - *Sdružení obcí Bílovecka, mikroregion Odersko, Region Poodří, města Fulnek, Příbor a Studénku* ke spolupráci, komunikaci a vytváření partnerství. Výše uvedené subjekty věnovaly rozvoji turistického ruchu pozornost nejprve samostatně, později došlo ke spolupráci v rámci turistického subregionu Poodří. Spolu s partnery bylo iniciováno budování cyklistických stezek, obnova místních atraktivit, venkovských tradic i přátelských setkání mezi poskytovateli turistických služeb a jejich uživateli. Od samých počátků vystupovala ze všech aktivit potřeba jednotící myšlenky, která by charakterizovala vazby na kulturní a přírodní dědictví regionu a zároveň vystihla úsilí o návrat do demokratické Evropy. A právě takovým atributem je tradice historického Moravského Kravařska. [11]

Proto se Moravské Kravařsko zapojilo do systému regionálního značení: „Domácí výrobky“. **Hlavním cílem** regionálního značení výrobků je zviditelnění regionů se zachovalou přírodou (původně území Natura 2000) a využití jejich socio - ekonomických výhod. Značka přidává výrobkům novou hodnotu – původ v určitém výjimečném území (krásy přírody, zdravé prostředí, místní kultura a tradice), a zamezuje zneužití jména a symbolů regionu výrobcí zvenčí. Regionální značení nemá nahrazovat existující značky,

např. ekologické šetrnosti nebo kvality, ani jim konkurovat, jeho hlavním smyslem je zdůraznění původu výrobku. [12]

Projekt dnes slouží jako modelový příklad pro ostatní členské země EU – ukazuje možnosti, jak efektivně oslovit veřejnost a ukázat jí výhody soustavy Natura 2000. Česká republika může prezentovat své výsledky v zahraničí a být iniciátorem zavádění značení i v ostatních regionech EU. Součástí projektu byla též realizace dílčích aktivit na Slovensku a v Polsku. [13]

Území zarámované líbeznou krajinou, skýtá bohatou historii charakteristickou bezproblémovým soužitím německého, moravského i židovského etnika, cílevědomým hospodářským rozvojem a četnými místy narození či působení osobností evropského či světového věhlasu. Tradice Moravského Kravařska se ukázala být nejstabilnějším základem, o který se udržitelný rozvoj regionu, v němž turistický ruch bude jistě hrát nemalou úlohu, může opřít.

Celá oblast Moravského Kravařska je charakteristická venkovským rázem krajiny a bohatstvím místních zajímavostí a pamětihodností. A je protkáno turistickými trasami, prochází tudy naučné stezky a četné cyklotrasy, jejichž osu tvoří „Jantarová stezka“<sup>5</sup> a „Greenways“<sup>6</sup> Krakov - Morava - Vídeň“, trasy, které jsou součástí evropského cykloturistické sítě. [11]

### **3.5 Cyklotrasy**

Celkový počet cyklotras vedoucích přes Region Poodří je dvanáct a jedna, která je právě ve fázi realizace.

Stručné shrnutí všech cyklotras naleznete v příloze č. 2 a v příloze č. 3 naleznete přehlednou mapku všech cyklotras v Regionu Poodří.

---

<sup>5</sup> Jedna z nejvýznamnější obchodních stezek, protínající dnešní území Moravy, spojovala již od dob záhadných Keltů oblast Baltu se středomořím a podle často přepravované suroviny z nalezišť do Baltského moře nesla svůj název

<sup>6</sup> Program Zelené stezky – Greenways je grantový a asistenční program Nadace partnerství (založena jako součást středoevropského programu Enviromental Partneship v roce 1991 konsorciem převážně amerických nadačních dárců) založený na spolupráci a vzájemné koordinaci projektů a iniciativ, blízkých poslání tohoto programu.

### 3.5.1 Cyklotrasa č. 5 Jantarová stezka

Svůj název dostala Jantarová stezka podle často přepravované suroviny, tedy *jantaru*, se kterým se v minulých dobách obchodovalo na dnešním území Moravy. Obchodníci putovali prakticky *po celé Evropě* po starých cestách, které se staly již v době Keltů nejvýznamnějšími obchodními stezkami. Ta, která spojovala *oblast Baltu se Středomořím*, nesla název Jantarová.

Moravská brána vznikla asi před 16 miliony let kolizí dvou desek zemské kůry, která vytvořila úzký hluboký průliv mezi Českým masivem a Karpaty. Před příchodem člověka sloužila po mnoho milionů let jako spojovací článek mezi chladnější severní a teplejší jižní částí Evropy. Stala se důležitou obchodní i vojenskou cestou.

Již odedávna je známa průchozí funkce **Moravské brány**, jako klíčové části slavné **Jantarové stezky**.

Je zde řada kulturně, krajinářsky, vlastivědně a ochránářsky zajímavých míst. Nejlákavější je zřícenina hradu *Helfštyňa* s rozhledem na *Oderské vrchy*. V *Teplicích nad Bečvou* můžete navštívit nejen lázně s léčivými prameny, ale také neobvyklé *aragonitové Zbrašovské jeskyně* a *Hranickou propast*, která je nejhlubší v ČR. V oblasti Moravské brány je řada přírodních rezervací zřízených z důvodů ochrany porostů, květeny, zvířeny a krasových jevů. Územím prochází důležitá železnice pro ČR.

Celý kraj je protkán desítkami kilometrů silnic a cest jako stvořených pro cykloturistiku. S nárůstem automobilové dopravy se však musí dbát na zvýšenou bezpečnost při jízdě po silničních komunikacích. A také je třeba respektovat určitá omezení v chráněných přírodních oblastech.

Tato dálková cykloturistická trasa umožňuje detailnější poznání míst v chráněné krajinné oblasti Poodří mimo hlavní dopravní cesty, především mezi *Jistebnickými rybníky*, souboru velkých i menších rybníků, rozkládajících se od Studénky až po Ostravu, oddělených od sebe hrázemi a loukami a zase navzájem propojených systémem struh a stok, které tyto rybníky napájejí vodou.

Dálková cykloturistická trasa "Moravská brána", nyní "Jantarová stezka", byla navržena v rámci Moravsko-slezské dálkové cyklotrasy (tzv. moravské osmičky) jako součást evropské cykloturistické sítě. V roce 1998 bylo realizováno směrové vyznačení této trasy v okrese

Nový Jičín, později v sousedních okresech. "Moravská brána" prochází řešeným územím podél toku řeky Odry a v Jistebníku navazuje na cyklotrasu č. 6190.

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy Jantarová stezka č. 5 vedoucí z polského hraničního přechodu Hatě do Hevlína je 332, 5 km.

Součástí cyklotrasy č. 5 je Moravská brána vedoucí z Palačova do Polanky nad Odrou, jejíž celková délka je 48 km.

Z této celkové délky Moravské brány však prochází Regionem Poodří jen 31 km a to těmito obcemi: Jistebník., Košatka, Petřvaldík, Albrechtický, Nová Horka, Bartošovice, Kunín, Bernartice nad Odrou a Hůrka.

### **3.5.2 Cyklotrasa č. 503 Starý Jičín - Krnov**

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy č. 503 mezi Starým Jičínem a Krnovem je 83, 5 km.

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 6 km a to těmito obcemi: Hůrka, Jeseník nad Odrou a Vražné.

### **3.5.3 Cyklotrasa č. 6011 Bartošovice - Polanka nad Odrou**

Trasa prochází ve směru jih - sever středem řešeného území. Začíná v obci Bartošovice a vede podél toku řeky Odry po nezpevněných stezkách. Trasa je zde v době mokra nesjízdná, na což upozorňují dodatkové tabulky. Za nepříznivého období lze na trasu odbočit až v Nové Horce. Trasa je ukončena v Polance nad Odrou, kde navazuje na trasu č. 5. Je vedena po zpevněných komunikacích s výjimkou zemědělské komunikace mezi Studénkou a Velkými Albrechticemi a letního úseku podél Odry. V úseku Velké Albrechtice (pod kostelem) - Bílovec (pod zámekem) je vedena v přímém souběhu s cyklotrasou č. 6190. Také v obci Olbramice je krátký souběh s trasou č. 6191.



*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka této trasy č 6011 mezi Bartošovicemi a Polankou nad Odrou je 30 km.

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 5 km a to těmito obcemi: Bartošovice a Velké Albrechtice.

#### **3.5.4 Cyklotrasa č. 6039 Kopřivnice – Nová Horka**

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy č. 6039 mezi Kopřivnicí a Novou Horkou je 17 km. [19]

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 8 km a to těmito obcemi: Nová Horka, Sedlnice a Skotnice. [23]

#### **3.5.5 Cyklotrasa č. 6078 Kunín - Suchdol nad Odrou – Opava**

Atraktivní trasa vede přes Kunín, Suchdol nad Odrou, Kletné a přes Fulnek a dále je vedena po méně frekventovaných zpevněných komunikacích přes Požahu a Skřípov do Jakubčovic. Pokračuje po lesní zpevněné komunikaci příjemným údolím řeky Raduňky do Raduně a dále do Opavy. V části Horní Nový Dvůr navazuje na připravovanou trasu č. 6192, ve Skřípově navazuje na trasu č. 6190.

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy č. 6078 mezi Kunínem a Opavou je 20 km.

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 3 km a to těmito obcemi: Kunín a Suchdol nad Odrou.

#### **3.5.6 Cyklotrasa č. 6131 Suchdol nad Odrou - Nový Dvůr**

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy č. 6131 mezi Suchdole nad Odrou a Novým Dvorem je 14,5 km.

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 4 km a to těmito obcemi: Suchdol nad Odrou a Hladké Životice.

### **3.5.7 Cyklotrasa č. 6134 Klokočov - Stará Ves nad Ondřejnicí**

Obec Trnávka má zřízenou cyklotrasu č. 6134. Zřízená cyklotrasa v obci umožnila bezprostřední návaznost na již vyznačené trasy. Na území okresu Nový Jičín byla v roce 1998 vyznačena dálková cykloturistická trasa č. 5 "Moravská brána" s mezinárodním významem. Přes Příbor a Skotnici prochází vyznačena cyklotrasa č. 6039 ve směrech na Studénku a Kopřivnici. Brušperkem prochází cykloturistický okruh č. 6006 ve směru na Fryčovice a Staříč. Vyznačením zřízené cyklotrasy došlo k doplnění a propojení základní kostry cykloturistických tras.

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy mezi Klokočovem a Starou Vsí nad Ondřejnicí je 10, 5 km.

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 4 km a to obcemi: Kateřince a Trnávka.

### **3.5.8 Cyklotrasa č. 6136 Skotnice – Petřvaldík**

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy č. 6136 mezi Skotnicí a Petřvaldíkem je 7, 5 km.

Tato celková délka 7,5 km prochází Regionem Poodří a to těmito obcemi: Skotnice, Mošnov, Petřvald a Petřvaldík.

### **3.5.9 Cyklotrasa č. 6175 Palackého stezka**

Cyklotrasa "Palackého stezka" spojuje Valašskomeziříčsko s Novojičínskem, Poodřím a Oderskými vrchy. Prochází územím výjimečných krajinných a přírodních hodnot - přírodní

park Podbeskydí, CHKO Beskydy a Poodří. Její vzdělávací hodnota je předurčena šestnácti zastaveními souběžně procházejícími naučné vlastivědné stezky Františka Palackého.

Cyklotrasa spojuje trasy z oblasti Veřovických Beskyd, Valašského Meziříčí a Rožnova (cyklotrasa č. 6016 Valašsko) s oblastí Nového Jičína (cyklotrasa č. 502 Beskydy), s Poodřím (cyklotrasa č. 5 Moravská brána) a Oderskými vrchy (cyklotrasa č. 503 Odersko a cyklotrasa č. 6078 Fulnecko). [19]

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy mezi Hostašovicemi a Kunínem je 20 km.

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 8 km a to obcemi: Šenov u Nového Jičína a Kunín. [23]

### **3.5.10 Cyklotrasa č. 6190 Jistebník – Skřipov**

Cyklotrasa začíná v Jistebníku na křížení polních cest, ve směru na Polanku n.O. V tomto místě trasa navazuje na již realizovaný úsek trasy č. 5 "Moravská brána". Po průjezdu obcí je trasa vedena po místní zpevněné komunikaci na Bravantice. V krátkém úseku je vedena po silnici III/46427 a odbočuje doprava silnici III/46719 do Velkých Albrechtic. Na počátku obce je vedení odkloněno přes mostek na místní komunikaci. Pod kostelem se sbíhá s již značenou trasou č. 6011 a v souběhu s ní pokračuje po místních komunikacích až do Bílovce pod zámek. Dále je trasa vedena městem v úseku 200m po silnici III/464, křížuje I/47 v křižovatce u Bílovky a pokračuje po silnici II/463 do Staré Vsi. Na křižovatce trasa odbočuje doprava přes Slatinu do Vyškovic po silnici III/4637 a po III/4635 do Skřipova, kde na křižovatce u kostela končí a navazuje na cyklotrasu č. 6078. Trasa je vedena po zpevněných komunikacích s převýšením ve směru Stará Ves - Výškovice. [19]

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy č. 6190 mezi Jistebníkem a Skřipovem je 23 km.

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 3,7 km a to obcí Jistebník a Velké Albrechtice.

### **3.5.11 Okruh Moravské Kravařsko**

Cyklotrasa prochází územím historického Kravařska (okres Nový Jičín).

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka Okruhu Moravské Kravařsko je 96 km a prochází těmito obcemi: Jistebníka, Velké Albrechtice, Bílovec, Bravinné, Vítkovka, Odry, Hynčice, Polouvsí, Hůrka, Šenov u Nového Jičína, Kunín, Bartošovice, Skotnice, Trnávka, Jistebník

Z této celkové délky však prochází Regionem Poodří jen 63,5 km a to obcí Jistebník, Velké Albrechtice, Polouvsí, Hůrka, Šenov u Nového Jičína, Kunín, Bartošovice, Skotnice, Kateřinice, Trnávka. [23]

### **3.5.12 Cyklistická stezka Greenways Krakow - Morava – Wien**

Tato Greenway je téměř 700 km dlouhá páteřní cyklotrasa vedoucí z Krakova až do Vídně a představuje historické, kulturní a přírodní bohatství střední Evropy.

Cesta z Krakova do Vídně protíná bezpočet svébytných regionů s velkým potenciálem pro aktivní pobytovou i poznávací cykloturistiku.

Projekt pojednává o vytvoření koridoru rozvoje šetrné turistiky, jehož osu budou tvořit páteřní cyklotrasy spojující Krakov s Vídní. Na území České Republiky bude tento koridor procházet severní, střední a jižní Moravou.

Páteřní cyklotrasy jsou rozděleny do jednotlivých etap tak, aby návštěvníkům umožnily shlédnout co možná nejvíce atraktivit a zajímavostí v dané oblasti (podhůří Beskyd, okolí Žermanické přehrady, CHKO Poodří, historická města a rodiště významných osobností – Hukvaldy, Příbor, Štramberk, příroda Moravské brány apod.). Střídavě rovinatý a kopcovitý ráz krajiny poskytuje velký prostor pro cykloturistiku. Na trase dlouhé 624 km a 668 km, rozdělené do několika etap, si přijdou na své příznivci jak silniční tak horských kol. [27]

*Jednotlivé etapy v Moravskoslezském kraji:*

Etapa A1: Jablunkovsko a podhůří Beskyd

Etapa A2: Těšínsko

Etapa B: Z Beskyd na Hukvaldy

Etapa C1: Hrady a historická města

Etapa C2: Zámky a příroda Poodří.

*Shrnutí průběhu cyklotrasy:*

Celková délka cyklotrasy greenways Krakov – Morava – Vídeň je 243,9 km, což je součet celkových délek jednotlivých etap cyklotrasy. Je zde započtena i etapa C2 mezi Hukvaldy a Heřmanicemi, která má celkovou délku 73,9 km.

Z této celkové délky cyklotrasy etapy C2 však prochází Regionem Poodří jen 35 km a to těmito obcemi: Kateřinice, Trnávka, Petřvald - Petřvaldík, Albrechtíčky, Nová Horka, Bartošovice, Kunín, Bernartice nad Odrou, Hůrka, Jeseník nad Odrou. [19]

### **3.5.13 Cyklostezka Odra - Morava – Dunaj**

Mezinárodní cyklostezka Odra - Morava – Dunaj bude jedním z šesti prioritních koridorů cyklistické dopravy v ČR, navržených centrem dopravního výzkumu ministerstva dopravy.

V roce 2003 se připravovala žádost o dotaci v rámci programu MSK RR/03/2006 – „Program na podporu přípravy Projektové dokumentace pro Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko 2007 – 2013“, kde nositel žádosti je Region Poodří. Dotaci na projektovou dokumentaci EU poskytla.

Projektová dokumentace byla tohoto roku 2007 dokončena. V brzké době bude připravena žádost o dotaci ze strukturálních fondů EU na její realizaci.

Je trasována podél řek Odry, Bečvy, Moravy a Dunaje jako součást evropské sítě Euro -Velo. Bude tak spojovat obě nejdůležitější moravské řeky se slovenským veletokem.

Trasa bude součástí základní sítě cyklistických tras v ČR a páteřní trasou Moravskoslezského kraje ve směru severovýchod – jihozápad. [30]

V Moravskoslezském kraji je stezka trasována od hranic s Polskem podél Odry přes Ostravu do Polanky nad Odrou v souladu s plánovaným rozvojem městské cyklistické dopravy. Na území VÚC Beskydy počíná stezka v katastru Jistebníku, kde navazuje na trasování v Polance. Dále pokračuje obcemi Regionu Poodří stále po levém oderském břehu. Odru stezka kříží v katastru obce Mankovice. Po průchodu katastry Jeseníku nad Odrou, Hrabětic a Vražného opouští kraj na hranicích Běloutína, kde je připravena návaznost až do

Hranic na Moravě. Dále je trasa vedena podél řeky Bečvy a Moravy, kde se později u Moravské Nové vsi větví a pokračuje na Slovensko a do Rakouska. [19]

#### *Shrnutí průběhu cyklostezky:*

Celková délka cyklostezky Odra – Morava – Dunaj bude asi 90 km. Stezka povede přes: Bohumín, Ostrava: Antošovice, Koblav, Petřkovice, Přívoz, Mariánské Hory, Nová Ves, Zábřeh, Stará Bělá, Polanka nad Odrou; (alternativně Proskovice, Košatka nad Odrou), Jistebník, Studénka, Pustějov, Hladké Životice, Suchdol nad Odrou, Mankovice, Jeseník nad Odrou, Hrabětice, Běloutín, Hranice na Moravě.

A navazovat bude na města: Bílovec, Fulnek, Nový Jičín, Odry. [30]

Regionem Poodří bude procházet těmito obcemi: Jistebník, Pustějov, Hladké Životice, Suchdol nad Odrou, Jeseník nad Odrou a Hrabětice.

## **4. Vyhodnocení přínosů cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji**

### **4.1 SWOT analýzy**

Analýza představuje zhodnocení základních východisek pro tvorbu strategie a současně je i kritériem korekce možnosti území. Nejčastěji bývá pro tuto část tvorby strategie využívána SWOT-analýza, kde výchozím principem je analýza konkurenční pozice sledovaného objektu. Druhým principem SWOT-analýzy je jednoduchost, avšak při dodržení určité objektivitě se získá výstižná a vyčerpávající charakteristika předností a slabin zkoumaného objektu a z nich vyplývajících příležitostí k rozvoji, jakož i možností jejich ohrožení a ztráty. Přitom je zřejmé, že akceptováním silných stránek a naopak důrazem na odstraňování nebo alespoň snižování nedostatků roste pravděpodobnost realizace příležitostí a omezuje se dopad pojmenovaných ohrožení.

Jakkoli se tato metoda zdá jednoduchou, už při prvním pokusu o její aplikaci narazíme na řadu překážek a zjistíme, že již první dva předpoklady – totiž výstižná formulace a objektivita se naplňují velice obtížně. Většina problémů se jen velmi těžko převádí do jednoduchých formulací, kde hrozí nebezpečí schematizace. Nezbytná objektivita zase naráží na psychologické bariéry, protože pojmenování vlastních předností může působit jako

sebechvála a naopak zveřejněním slabin přiznáváme vlastní nedokonalost. Dalším problémem zpravidla bývá pojmenovat podstatné prvky a eliminovat prvky druhořadé. Proto je možno doporučit pracovat metodou objektů, přičemž je dobré využívat postupu benchmarkingu, což představuje srovnávání se s nejlepším. [32]

#### **4.1.1 SWOT analýza Cyklostrategie ČR**

##### **➤ Silné stránky**

Cyklistická doprava a cykloturistika v ČR je podporována v mezinárodních dohodách a smlouvách, politikách jednotlivých ministerských resortů (MD, MŽP, MMR a MZ). Podpora cyklistiky v krajích a městech v programových prohlášeních, strategických rozvojových materiálech a územních plánech některých velkých územních celků, měst a obcí. Zpracování generelů VÚSC nebo dílčích studií cyklistických tras spolu s generely měst a obcí.

Zahrnutí cyklistické dopravy do nově zpracovaných územních plánů měst a obcí. Ochota zapojení velkého počtu partnerů (státní správa, samospráva, akademická obec, nevládní neziskové organizace, nadací a další) v procesu realizace Cyklostrategie. Zapojení do mezinárodní spolupráce (např. projekty EU – NATCYP, Višegrad, BYPAD, Holandsko a VB). Cyklistika je nejrozšířenější sportovní aktivita pro volný čas. Výzkum podmínek pro uplatnění cyklistické dopravy. Vyznačeno přes 19 000 km cyklotras v České republice. Dobrá internetová propagace. Příprava 235 projektů o celkových nákladech 1,025 miliardy Kč (s územním rozhodnutím nebo se připravuje, se stavebním povolením nebo s oznámením ohlášení stavby). Pilotní programy mikroregionů CBC Phare a Programy obnovy venkova na podporu cykloturistiky.

##### **➤ Slabé stránky**

Absence ucelené sítě cyklistických tras. Nedostatečný rozsah cyklostezek. Nedostatečné průzkumy intenzity cyklistické dopravy, nehodovosti a dělby přepravní práce. Neexistence propracovaného systému propagace cyklistické dopravy. Nedořešená otázka správcovství a údržby informačního značení cykloturistických tras. Nedořešená otázka koordinace investování a údržby cyklistických tras. Nedostatečný podíl cyklistické dopravy ve veřejných rozpočtech. Nedostatečná legislativa. Vysoká nehodovost cyklistů. Nedořešené

vlastnické vztahy k pozemkům ve vztahu k cyklostezkám. Nedostatečná regulace v chráněných územích přírody. Nedořešená bezpečnost proti krádežím. Roztříštěná propagace. Vysoké částky základního vybavení pro děti (lze uplatňovat slevu pro povinnou výbavu – např. cyklistické helmy).

### ➤ **Příležitosti**

Stabilizace místního obyvatelstva ve venkovském prostoru v důsledku výrazného zvýšení návštěvnosti doposud nedoceněných oblastí a míst v ekologicky cenném území prostřednictvím nových cyklotras. Tato tendence vyvolává objektivní potřebu rozšíření nabídky nových služeb (ubytování, stravování, informovanost, rozvoj řemesel a nabídka místních gastronomických specialit a jedinečných kulturních tradic). Ekonomické oživení venkovského prostoru prostřednictvím nových služeb v rámci malého a středního podnikání (agroturistika, penziony, autoturistika, rozšiřování sítě doprovodných služeb – půjčovny kol, servisní opravy kol, rozvoj sítě turistických informačních center pro cyklistickou veřejnost, atd.). Podchycení zájmu prodejců zboží a služeb souvisejících s cyklistikou na propagaci, investice do cyklodopravy. Zapojení cyklodopravy do integrovaných dopravních systémů. Snížení hlukové a emisní zátěže zejména v obcích (např. oxidů dusíku, prachu a skleníkových plynů). Rozvinout princip partnerství mezi jednotlivými subjekty. Rozšíření systému prevence bezpečnosti na pozemních komunikacích. Hustá sídelní struktura umožňující rozvoj cyklistické dopravy ve venkovském prostoru. Zpřístupnění doposud opomíjených kulturních a přírodně zajímavých lokalit vybudováním cyklistických stezek. Možnost čerpání finančních prostředků z předvstupních fondů EU (např. INTERREG IIIB). Příprava na možnost čerpání ze strukturálních fondů EU. Možnost využití polních cest při budování cyklostezek v rámci komplexních pozemkových úprav. Při výstavbě nových cyklostezek zabezpečit možnost pro vyžití zdravotně postižených občanů (např. osob na vozíčku, slepců) pro jejich aktivní vyžití ve volném čase. Podpora malého a středního podnikání v oblasti výroby jízdních kol, náhradních dílů a příslušenství. Podpora propagace a marketingu cyklobusů. Více informací ohledně bezpečnosti dětí a prevenci proti krádežím (součást výuky). Podpora cyklistiky jako formy dopravy do zaměstnání.



### ➤ **Ohrožení**

Nedostačující organizační struktura a vzájemná komunikace při prosazování cyklostrategie. Nedořešení některých dílčích negativních legislativních podmínek k rozvoji cyklistické dopravy. V případě nefunkčnosti integrální dopravy – pak zvýšený pohyb motorových vozidel dopravujících cyklisty na atraktivní cyklotrasy. Neregulovaný rozvoj cykloturistiky s negativním ovlivněním lokalit se zvláštní ochranou (zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin). Nedostatečná nabídka doprovodných služeb podél cykloturistických tras (ubytovací, stravovací a ostatní služby cestovního ruchu). Narušení ekologické stability území a bezpečnosti chodců v důsledku neodpovědného chování cyklistů. Nevyužití protipovodňových hrází a území podél vodních toků pro cyklistiku. Vliv na životní prostředí – riziko masové turistiky ve vybraných oblastech (např. Šumava). Možnost rozporů mezi subjekty ČR a místním obyvatelstvem. Nedostatečná vůle při budování doprovodných služeb (opraven). Lepší zajištění bezpečnosti uložení kol (kolostavy, klece apod.).

#### **4.1.2 SWOT analýza Moravskoslezského kraje**

### ➤ **Silné stránky**

Zvýšení bezpečnosti, snížení počtu smrtelných a těžkých úrazů. Ulehčení silniční dopravě, kterou dosud využívají cyklisté (možnost větší rychlosti...). Naporovnatelně nižší náklady na pořízení a provoz dopravních prostředků pro uživatele cyklistických stezek oproti silniční dopravě. Parkovací dostupnost oproti silniční dopravě. Téměř nulová zátěž životního prostředí oproti silniční dopravě.

### ➤ **Slabé stránky**

Náklady na budování cyklostezek ve výši cca 2,8 mil.Kč/km. Klimatické podmínky naší republiky pro cyklistickou dopravu. Nedostatečné zajištění zabezpečení úschovy kol (nádrazí, úřady, pracoviště, obchody apod.). Delší příprava do zaměstnání a škol apod. a následné ne vždy vyhovující společenské podmínky na pracovištích (sprchy, převlékárny...).

➤ **Ohrožení**

Nedostatečné finanční prostředky pro vybudování nových cyklistických stezek. Problémy s výkupem pozemků pro stavbu nových cyklistických stezek.

➤ **Příležitosti**

Větší dostupnost lidí do zaměstnání, širší využití pracovních příležitostí (zejména z vesnic). Rozvoj cykloturistiky, a cestovního ruchu. Prevence proti civilizačním chorobám. Možnost využití prostředků z fondů EU pro vybudování cyklistických stezek. Menší opotřebení silnic, nižší náklady na údržbu silnic přesunutím části lidí využívajících automobilovou dopravu na cyklistickou dopravu. Rychlá realizace dané investice. [4]

#### **4.1.3 SWOT analýza cestovního ruchu Regionu Poodří**

➤ **Silné stránky**

Dopravní dostupnost regionu. Vhodný terén pro různé formy rekreačních aktivit (cykloturistika, pěší turistika, agroturistika,...) Příslušnost k historickému regionu Kravařsko. Existence mezinárodní cyklotrasy č. 5 „Jantarová stezka“, Greenways Krakov- Morava-Vídeň a napojení na regionální síť cyklotras. Existence historických objektů zapsaných v seznamu nemovitých kulturních památek. Region je rodištěm řady významných historických osobností veřejného, vědeckého, duchovního a uměleckého života. Zachovalé fragmenty turisticky zajímavé a přitažlivé krajiny. Stejnojmenná CHKO se sítí pěších turistických tras a naučných stezek. Kulturní a společenský život v obcích svazku. Spolupráce členských obcí svazku, sousedů v oblasti ČR, v rámci činnosti Destinačního managementu Moravského Kravařska.

➤ **Slabé stránky**

Nedostatek ubytovacích kapacit, nízká kvalita poskytovaných služeb. Nedostatek restauračních zařízení s nabídkou místních kulinářských specialit, vycházejících z historického vývoje a venkovského charakteru. Nedostatečná nabídka zařízení pro trávení volného času obyvatel i návštěvníků, vč. doprovodných aktivit. Nevyužitý historický potenciál k prezentaci místních tradic. Nízké využití potenciálu některých historických objektů, vč. Památkově chráněných a historických osobností regionu. Nedostatečná komunikace podnikatelských subjektů ve službách s propagátory cestovního ruchu.

### ➤ Ohrožení

Zhoršování stavu kulturně-historických památek z důvodu nedostatků finančních prostředků na obnovu a rozvoj. Omezená schopnost adekvátní reakce na poptávku z titulu jazykových bariér a neprofesionality v cestovním ruchu. Chybějící systém pobídek a motivačních kroků pro zapojení do průmyslu „cestovního ruchu“. Nedostatek finančních prostředků na pravidelnou roční údržbu cyklotras (značení, průchodnost krajinou, propagace, ...apod.). Vyřešení pozemkových úprav ve vztahu k výstavbě cyklotras, cyklostezek a úpravám venkovského prostoru. Nezájem podnikatelů i obcí o rozvoj turistického ruchu v Poodří.

### ➤ Příležitosti

Rozvíjení identity regionu, vycházející z příslušnosti k historickému regionu Kravařska. Obnova kulturních tradic, atraktivních pro rozvoj cestovního ruchu. Zlepšení stavu sportovišť pro rekreační sport, zařízení pro volný čas a aktivní formy odpočinku.

Využití dynamického rozvoje cykloturistiky a možnost rozvoje podnikatelských aktivit podél značených cyklistických tras. Využití stoupající obliby nových forem rodinné rekreace na venkově (agroturistika, letní byty,...). Rostoucí zájem o krátkodobé (např. víkendové) pobyty na venkově. Rozvoj tradičních venkovských řemesel. Existence Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Připravovaná mezinárodní cyklostezka Odra- Morava-Dunaj. [20]

## 4.2 Marketingový výzkum

Marketingový výzkum může být chápán z pohledu jeho provedení, čímž je sestavení dotazníku, plánování oslovení vzorku respondentů, metody sběru a analýzy dat, atd. – jinými slovy metodologie postupu.

Účelem marketingového výzkumu je pomáhat, řešit a zdokonalovat marketingová rozhodnutí; vybírat optimální možnosti nebo dokonce vytvořit program pro marketingová rozhodnutí.

Proces marketingového výzkumu je souhrn jakýchkoli faktů, relevantních pro marketingové rozhodnutí; může být považován za marketingový výzkum. Formální definice procesu marketingového výzkumu může být následující: „*Systematická sbírka, analýza a interpretace informací relevantních pro marketingová rozhodnutí*“.

Marketingový výzkum může být proveden jako jednorázový projekt za účelem splnění požadavku, nebo může zahrnovat nepřetržité a pravidelné sledování.

Sběr dat je viditelnou částí marketingového výzkumu. Je také nezbytnou částí celého procesu; bylo by však chybou si myslet, že to je celý marketingový výzkum – ostatní části jsou také podstatné. Pokud není naplánováno dosažení cílů průzkumu, otázky nedají smysluplné informace a bez odpovídající analýzy a interpretace nemohou „surová“ data být žádným příspěvkem pro rozhodování. Existují různé typy a technologie sběru dat a nezákladnější rozdělení je mezi *sekundárním* (od stolu) a *primárním výzkumem* (v terénu).

*Primární výzkum* obvykle zahrnuje dotazování a vytváření dotazníků pro každého jednotlivce či organizaci ve vzorku (alespoň při kvantitativním výzkumu), který může být vyčíslen v desítkách, stovkách nebo i tisících.

Marketingoví manažeři a analytici musejí úzce spolupracovat na definici problému a cílů výzkumného plánu. Manažer nejlépe chápe význam rozhodnutí, pro která jsou informace shromažďovány; analytik rozumí marketingové analýze a způsobu získávání informací. Definice problému a cílů výzkumu je ve výzkumném procesu vždy nejtěžším krokem.

Jakmile byly definovány problémy a cíle výzkumu, musejí analytici přesně stanovit, jaké informace budou požadovat, sestavit plán pro jejich účinné získávání a prezentovat jej managementu. Plán výzkumu podává přehled existujících zdrojových dat a detailně vysvětluje specifické postupy, metody kontaktu, sestavení výběrových souborů a instrumenty, které analytici použijí k dosažení stanovených cílů. Cíle výzkumu je třeba transformovat do vyjádření specifických informačních potřeb.

Marketingový pracovník zahájí realizaci výzkumného plánu. Tento proces zahrnuje shromažďování, zpracování a analýzu informací. Shromažďování dat může být prováděno buď marketingovými pracovníky dané firmy, nebo prostřednictvím externí firmy.

Fáze shromažďování dat pro marketingový výzkum je celkově nejdražší částí výzkumu, zároveň však nejčastěji podléhá chybám. Marketingoví pracovníci musejí bedlivě sledovat správnou realizaci plánu a dohlížet na to, aby respondenti byli správně kontaktováni, čelit problémům při realizaci, kdy často dochází k problémům s dotazovanými, kteří odmítají spolupracovat nebo nepodávají věrohodné odpovědi, dělají chyby a zkracují svoje odpovědi.

K dosažení informačních potřeb managementu může výzkumný plán požadovat shromáždění sekundárních dat, primárních dat či obojího. [14]

Metoda dotazování je považována za nejtypičtější metodou marketingového výzkumu a je velmi často využívána. Je založena na verbální komunikaci s jednotlivými zkoumanými osobami – tzv. respondenty. Cílem dotazování je zobrazení rozdílů v mínění respondentů. Získávají se tak informace o reálných faktech. Výsledky jsou snadno kvantitativně zpracovatelné.

V první fázi zjišťujeme podněty, které se stanou předmětem realizace našeho šetření. Odpovědi získáme z definice problému a cíle výzkumu. Velikost vzorku představuje, kolik lidí by mělo být dotazováno. S rostoucím počtem odpovědí bývají výsledky pochopitelně věrohodnější a spolehlivější. Důležitější než vlastní rozsah je správný postup při sestavování výběrového vzorku.

Neexistuje přesný návod správné konstrukce otázek. Konkrétní podoba otázky záleží na informacích, které nám mají poskytnout odpovědi na otázku. Významným měřítkem správné konstrukce otázek je proto informační hodnota otázky. [10]

### **4.3 Analýza výsledků marketingového výzkumu**

Metodu marketingového výzkumu použijí k vyhodnocení spokojenosti cyklistů na trasách vedoucích Regionem Poodří.

#### **4.3.1 Průběh průzkumu**

Sběr informací probíhal ve dvou termínech 3. 4. 2010 a 4. 4. 2010 v lokalitách nejvíce navštěvovaných cyklisty, které jsou situovány na cyklotrasách, jako jsou venkovní restaurační zařízení, odpočívadla, pohostinství a podobně.

Dotazníkem bylo osloveno 115 respondentů v obcích Skotnice, Petřvaldík, Košatka nad Odrou a Jistebník. Tyto obce jsou součástí Region Poodří a patří k nejnavštěvovanějším obcím svou pozicí na hlavních cyklistických stezkách.

Ne všichni oslovení respondenti měli zájem se zapojit do průzkumu. Ze 115 oslovených bylo ochotno vyplnit dotazník 110 respondentů, což odpovídá v procentuálním vyjádření 96 % úspěšnosti.

Pro nepozornost však 5 respondentů řádně nevyplnilo celý dotazník, proto nebyly jejich dotazníky zahrnuty do průzkumu, což znamená, že procentní vyjádření 96% úspěšného

vyplnění oslovených respondentů se snížilo na 91 %. Celkem tedy vycházím z počtu 105 respondentů.

#### **4.3.2 Obsah dotazníku**

Dotazník má posloužit jako materiál k průzkumu průjezdnosti cyklotras v Regionu Poodří, je tedy určen cyklistům.

Cílem je poskytnout bližší informace o cyklistech, kteří po zdejších cyklotrasách jezdí. Otázkou je zda-li, cyklotrasy využívají ve větší míře místní cyklisté či cyklisté odjinud. Dále zda-li jsou spokojeni se službami, které jsou jim na jejich cyklistických výletech Regionem Poodří nabízeny a jaké druhy služeb využívají, co by chtěli zlepšit, apod.

Dotazník byl vytvořen tak, aby nebyl moc rozsáhlý, ale přitom poskytl co největší rozsah informací, které budou podnětné k dalšímu rozvoji cyklistické dopravy a budování dalších cyklotras.

Dotazník je strukturován tak, aby na otázky byly jednoznačné odpovědi formou zaškrtování políček s odpovědí. Obsahuje celkem 10 otázek. Ve dvou případech se dále k zaškrtnutí přidává krátká odpověď a pouze u jediné otázky se vyžaduje tvůrčí schopnost a nápad respondenta (viz příloha č. 4).

Pro respondenty tak nebylo časově náročné tento dotazník vyplnit. Možná i z tohoto důvodu bylo tolik oslovených cyklistů ochotných se zapojit do průzkumu. V průměru byla doba vyplnění dotazníku respondentem 2 - 3 minuty, což bylo výhodné jak pro průzkum, který mohl oslovit v malém čase větší množství cyklistů, tak pro samotné cyklisty, kteří se chtěli zapojit do průzkumu, ale nechtěli být dlouho obtěžováni.

#### **4.3.3 Vyhodnocení dotazníku**

##### **➤ Vyhodnocení otázky č. 1: Jak často jezdíte na kole?**

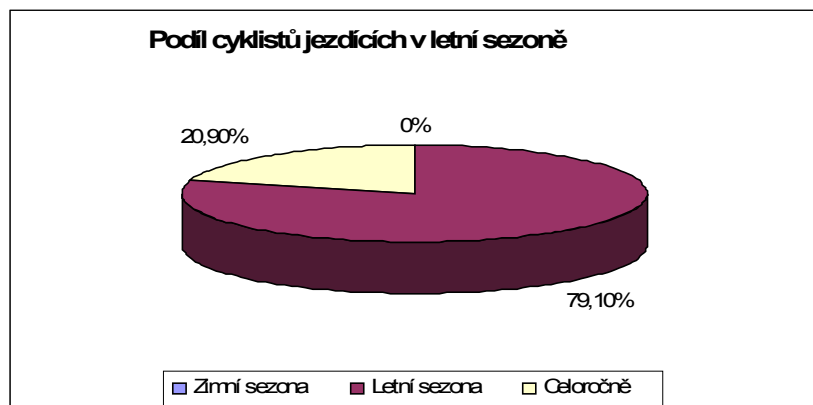
Respondenti měli na výběr tři alternativy a), b), a c), přičemž první dvě obsahovaly 3 možné odpovědi, třetí měla 2 možnosti. (viz níže uvedená tab. č. 1.1, 1.2, 1.3 a grafy č. 1.1, 1.2, 1.3)

**Tabulka č. 4.1 Vyhodnocení otázky č. 1a**

<i>otázka č. 1 a)</i>	Procentní vyjádření	Počet respondentů
Zimní sezona	0 %	0
Letní sezona	79,10 %	83
Celoročně	20,90 %	22

Zdroj: [20]

**Graf č. 4.1 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 1a**



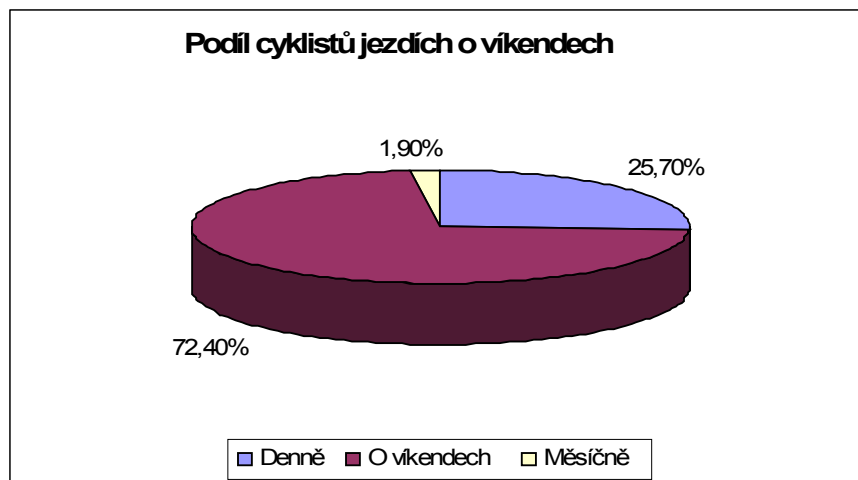
Zdroj: [20]

**Tabulka č. 4.2 Vyhodnocení otázky č. 1b**

<i>Otázka č. 1 b)</i>	Procentní vyjádření	Počet respondentů
Denně	25,70 %	27
O víkendech	72,40 %	76
Měsíčně	1,90 %	2

Zdroj: [20]

**Graf č. 4.2 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 1b**



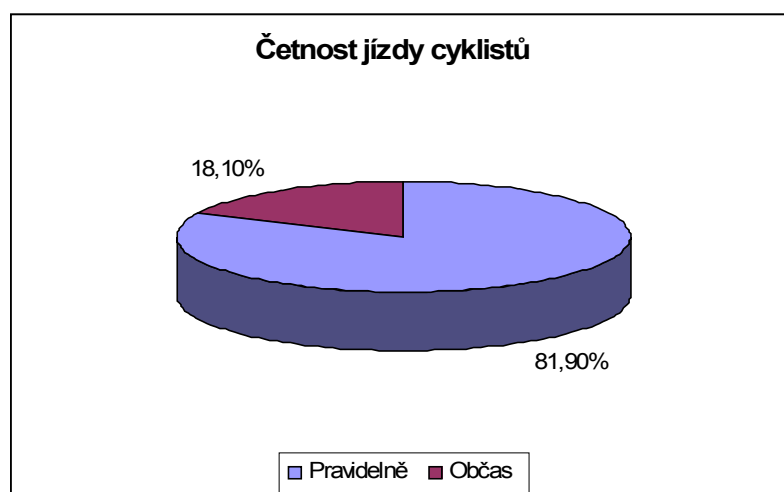
Zdroj: [20]

**Tabulka č. 4.3 Vyhodnocení otázky č. 1c**

<i>Otázka č. 1 c)</i>	Procentní vyjádření	Počet respondentů
Pravidelně	81,90 %	86
Občas	18,10%	19

Zdroj: [20]

**Graf č. 4.3 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 1c**



Zdroj: [20]



Z průzkumu vyplynulo, že větší polovina dotazovaných cyklistů jezdí převážně v *letní sezoně, o víkendech a pravidelně*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 2: S kým jezdíte?**

Na výběr byly 3 možné odpovědi, z nichž bylo možné zaškrtnout různý počet odpovědí:

20 % respondentů odpovědělo, že jezdí sami,

44,90 % respondentů odpovědělo, že jezdí s rodinou,

35,10 % respondentů odpovědělo, že jezdí s přáteli.

Z průzkumu vyplynulo, že necelá polovina cyklistů jezdí s *rodinou*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 3: Odkud přijíždíte (bydliště) :**

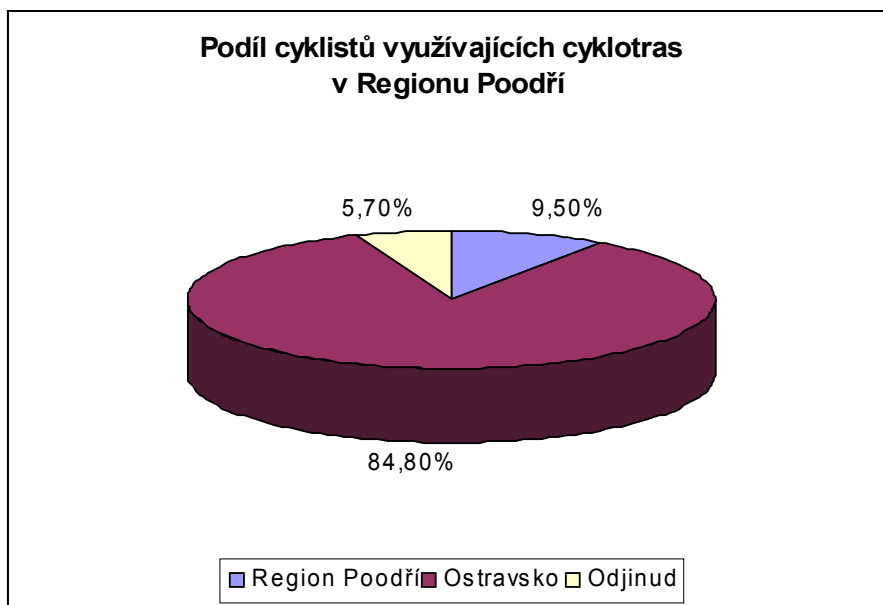
Byly 3 možné odpovědi, ze kterých se měla jedna odpověď zaškrtnout a u odpovědi „odjinud“ bylo možné dopsat upřesňující údaje.

**Tabulka č. 4.4 Vyhodnocení otázky č. 3**

<i>Otázka č. 3</i>	Procentní vyjádření	Počet respondentů
Region Poodří	9,50 %	10
Ostravsko	84,80%	89
Odjinud	5,70 %	6

Zdroj: [20]

**Graf č. 4.4 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 3**



Zdroj: [20]

Z průzkumu vyplynulo, že většina cyklistů přijíždí z *Ostravska*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 4: Využíváte vyznačených cyklotras (cyklostezek)?**

ANO - odpovědělo 73,2 % respondentů,

NE - odpovědělo 26,8 % respondentů.

Na základě zjištěných informací je zřejmé, že dvě třetiny cyklistů využívají *značených cyklotras*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 5: Navštěvujete atraktivitu (zámky, muzea, koupaliště.....)?**

ANO – odpovědělo 38,2 % respondentů,

NE – odpovědělo 61,8 % respondentů.

Na základě zjištěných informací lze vyvodit, že více jak polovina cyklistů nevyužívá příležitostí a nenavštěvuje na cyklotrase *atraktivitu*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 6: Využíváte služby Informačních Center v Regionu Poodří?**

ANO – odpovědělo 22,7 % respondentů,

NE – odpovědělo 77,3 % respondentů.

Na základě zjištěných informací lze jsou dvě třetiny cyklistů nevyužívají služeb *informačních center*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 7: Jaké občerstvení preferujete na svých cestách?**

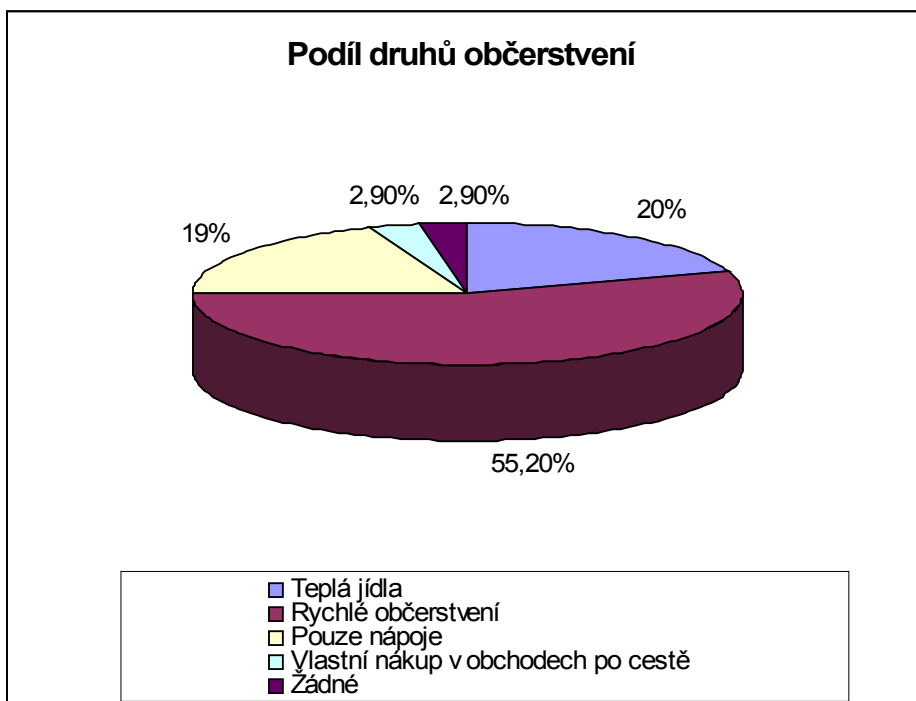
Z pěti možných odpovědí měli respondenti možnost zaškrtnout různý počet odpovědí v rozsahu 1 až 5 (viz. níže uvedená tab. č. 1.5 a graf č. 1.5).

**Tabulka č. 4. 5: Vyhodnocení otázky č. 7**

<i>Otázka č.7</i>	Procentní vyjádření	Počet respondentů
Teplá jídla	20%	21
Rychlé občerstvení	55,20%	58
Pouze nápoje	19%	20
Vlastní nákup v obchodě po cestě	2,9%	3
Žádné (vlastní občerstvení )	2,9%	3

Zdroj: [20]

**Graf č. 4.5 Grafické znázornění otázky č. 7**



Zdroj: [20]

Z průzkumu vyplynulo, že polovina cyklistů preferuje *rychlé občerstvení*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 8: Využíváte ubytovacích zařízení?**

ANO – odpovědělo 10,6 % respondentů,

NE - odpovědělo 89,4 % respondentů.

Na základě zjištěných informací je patrné, že naprostá většina cyklistů nevyužívá *ubytovacích zařízení*

➤ **Vyhodnocení otázky č. 9: Využíváte služeb cykloopraven?**

ANO – odpovědělo 27,7 % respondentů,

NE – odpovědělo 72,3 % respondentů.

Na základě zjištěných informací lze s jistotou usuzovat, že dvě třetiny cyklistů nevyužívá *služeb cykloopraven*.

➤ **Vyhodnocení otázky č. 10: Jaké jiné služby by jste uvítal(a)? Nebo máte nápad, který by zlepšil cykloturistiku v Regionu Poodří?**

Tato poslední otázka byla jediná, která se nezaškrtovala. Zde měl oslovený respondent možnost vyjádřit svůj názor a tak se aktivněji přispět ke zlepšení služeb cyklistické dopravy v Regionu Poodří.

V odpovědích na tuto otázku se vyjádřilo 33,50 % respondentů, tedy jedna třetina respondentů.

**Reakce respondentů:**

- lepší kvalita (jemnější šterk),
- více nových cyklotras,
- wifi-hot spoty,
- více restaurací,
- opravit cyklotrasu č. 5,
- cyklotrasy vést mimo silnice,
- více cyklotras přes centrum Ostravy (Vítkovice....apod.),
- více cyklomap v restauracích a místech rychlého občerstvení,
- lepší značení cyklotras a stezek,
- zlepšení cyklotrasy mezi Polankou nad Odrou a Jistebníkem,
- potřeba cyklo-taxi,
- pruh pro cyklisty kolem silnic.

#### **4.3.4 Vyhodnocení a srovnání dotazníků**

Pro srovnání výsledků marketingového průzkumu jsem použila již zpracovaný marketingový průzkum z roku 2007, který jsem vypracovávala v bakalářské práci „Ekonomický přínos rozvoje cyklistické dopravy v Regionu Poodří“. Mám tedy pro srovnání údaje z roku 2007 a 2010 a mohu tedy porovnat vývoj v období dvou let. Komparací ověřím, zda se v Regionu Poodří od roku 2007 zlepšily podmínky pro cyklisty či nikoliv.

Z ekonomického hlediska by se zdejší služby měly zaměřit především na letní sezónu, kdy je návštěva turistů nejvyšší (jak ukazuje graf 4.1). A to hlavně na „víkendové“ turisty a turisty cestující s rodinnými příslušníky, protože těch je, jak vyplývá z průzkumu, nejpočetnější skupina (graf č. 4.2 a graf č. 4.3). Ke stejnému výsledku jsem došla i v roce 2007, byly zde snad jen menší rozdíly v procentuálním vyjádření.

Dále se blíže zaměříme na využívání zdejších služeb. Procentní zastoupení turistů ze vzdálenějších oblastí (graf č. 4.4) je více než potěšující. Sečteme-li hodnoty znárodnující cykloturisty, kteří nejsou z Regionu Poodří ( $82,9\% + 9,5\%$ ), činí jejich výsledné procentuální zastoupení  $90,50\%$ . V roce 2007 činilo toto procentuální zastoupení výši  $70,8\%$ , což znamená, že se podstatně zvýšilo zastoupení turistů ze vzdálenějších oblastí, převážně z Ostravska.

Jestliže by byly hodnoty opačné, tedy větší počet cykloturistů z Regionu Poodří, znamenalo by to, že tito cykloturisté v menší míře budou využívat zdejších služeb, protože: „proč si kupovat drahé občerstvení, když můžu mít z domu své, či proč si rovnou nezajet domů se najíst, když je to tak blízko“? Samozřejmě tato hypotéza nemusí být pravidlem.

Podíváme-li se na graf č. 4.5,  $54,3\%$  cykloturistů dává přednost převážně rychlému občerstvení. K tomuto závěru jsem dospěla i v roce 2007, kdy z průzkumu vyplynulo, že rychlé občerstvení využívá  $55,20\%$  cykloturistů. Nejsem tedy daleko od pravdy v předešlém tvrzení. Tato skutečnost znamená nízkou prosperitu restauračních zařízení a pokud se tato zařízení budou orientovat pouze na cykloturisty, znamená to spíše jejich zánik. Řešením mohou být stánky s rychlým občerstvením, provozované pouze v době víkendů či svátků.

Z těchto důvodů by měl být kladen velký důraz na přivedení „dálkových cykloturistů“ do regionu, kteří budou více využívat zdejších služeb, což bude v budoucnu znamenat ekonomický přínos pro region.

Rozvoj nových cyklotras, zlepšování jejich technické kvality, zvyšování bezpečnosti pro jejich uživatele a zdokonalování doprovodných služeb pro cykloturisty je náročný úkol pro samosprávy nejen po stránce finanční. Vyžaduje rovněž zájem a pochopení této potřeby u vlastních samospráv obcí. V současné době mají obce možnosti využít pro rozvoj těchto aktivit prostředky EU, proto by si tuto příležitost neměly nechat ujít. Pak větší zájem cykloturistů přinese obcím sice ne závratné, ale přece jen vyšší příjmy. Průzkum mezi cykloturisty naznačil, na co by se obce měly orientovat při realizaci svých rozvojových

programů. Zkušenost z Regionu Poodří je přenositelná pro ostatní obce, nejen Moravskoslezského kraje

## **5 Závěr**

Moravskoslezský kraj a jeho součást, Region Poodří, má velký potenciál pro rozvoj cykloturistiky. Poskytuje turistům pohodovou cykloturistiku, která osloví hlavně rodiny s dětmi pro relativně širokou nabídku zde nabízených služeb či atraktivit.

Pomocí marketingového průzkumu, který byl metodou v této diplomové práci, vyplynuly následující poznatky. V současné době jsou zdejší cyklotrasy využívány především k jednodenním výletům cykloturistů z nedalekého okolí, což se potvrdilo v obou průzkumech. V letošním roce se podíl těchto cyklistů zvýšil. V budoucnu se však očekává, že s nově vybudovanou mezinárodní cyklostezkou Odra – Morava – Dunaj sem zavítají jak tuzemští cykloturisté, preferující několikedenní turistiku, tak i zahraniční turisté. Tito turisté mohou intenzivněji využívat zdejší poskytované služby, což by bylo žádoucí jak z hlediska vlastního rozvoje cykloturistiky, tak pro Moravskoslezský kraj i Region Poodří.

Proto by se poskytovatelé služeb měli předem dobře připravit na nové cyklistické zákazníky, hlavně tedy by měli umět poskytnout vyšší kvalitu svých služeb. Měli by se přiblížit standardům, jaké jsou ve vyspělých zemích (např. Rakousko, Německo), kde je cykloturistika na mnohem vyšší úrovni, než je prozatím u nás. Cykloturisté by neměli mít např. strach, že nebudou mít kam uschovat kolo, budou-li chtít využít ubytovací či stravovací zařízení, nebo absolvovat návštěvu atraktivit či občerstvovacích zařízení.

Vyplývá to ze srovnání dotazníků, které jsem vypracovala v roce 2007 a v letošním roce. Oslovení cyklisté velmi často srovnávali naše služby se službami v cizích zemích, které navštívili jako cykloturisté, a velmi rádi by tento standard měli i v ČR. Možná, že by pak nemuseli za cyklostezkami jezdit do zahraničí a více by využívali vícedenní výlety právě po ČR.

Česká republika i Moravskoslezský kraj mají v rozvoji cyklistické turistiky ještě hodně rezerv. A to nejen v oblasti doprovodných služeb, ale např. i ve značení cyklotras, budování nových cyklotras z přírodních povrchů, tras, které nebudou propojovány se silnicemi pro automobilovou dopravu.

Hypotéza, že v letošním roce 2010 se přínosy cyklistické dopravy v kraji zlepšily, ve srovnání s rokem 2007, byla vyvrácena. Jelikož v roce 2007 měla být vybudována mezinárodní cyklostezka Odra-Morava-Dunaj, domnívala jsem se, že dojde k výraznému zlepšení cyklistické dopravy. Ovšem výstavba této cyklostezky byla pozastavena, tudíž počet cyklotras nevzrostl a tím ani jejich přínos. Z průzkumu taktéž vyplynulo, že se úroveň dopravy v kraji nijak zásadně nezlepšila, ale ani nezhoršila.

Cílem bylo provedení marketingového průzkumu pomocí dotazníkového šetření, jehož cílovou skupinou byli cyklisté v Regionu Poodří. Jelikož v bakalářské práci jsem se zabývala podobným tématem, využila jsem tedy výsledky z průzkumu v bakalářské práci, abych mohla srovnat vývoj spokojenosti cyklistů. Při srovnání dat z průzkumu za rok 2007 a za letošní rok 2010 bylo mimo jiné zjištěno, že současné největší přínosy ekonomického charakteru mají z cykloturistiky hlavně místní občerstvovací zařízení, jako jsou stánky s občerstvením, restaurace či cukrárny. Ty jsou nejvíce navštěvovány, a lze i do budoucna u nich očekávat vyšší výnosy. Záleží však na každém jednotlivci, jak se na budoucí možné zisky připraví a čím přiláká nové zákazníky.

S každým dalším novým cykloturistou poroste šance na prosperitu Moravskoslezského kraje i Regionu Poodří, což se může stát realitou, po vybudování nové mezinárodní cyklostezky Odra – Morava – Dunaj, jejíž výstavba měla být zahájena již v roce 2007.



## Seznam literatury

[12]	Domaci-vyrobky.cz. <i>O projektu</i> . [online]. 2006. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z <a href="http://www.domaci-vyrobky.cz/index.php?doctype=xml&amp;doc=o_projektu/informace&amp;menuID=o_projektu">http://www.domaci-vyrobky.cz/index.php?doctype=xml&amp;doc=o_projektu/informace&amp;menuID=o_projektu</a>
[13]	Domaci-vyrobky.cz. <i>O projektu: Historie</i> . [online]. 2006. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z <a href="http://www.domaci-vyrobky.cz/index.php?doctype=xml&amp;doc=o_projektu/historie&amp;menuID=o_projektu">http://www.domaci-vyrobky.cz/index.php?doctype=xml&amp;doc=o_projektu/historie&amp;menuID=o_projektu</a>
[15]	DOMOVINA - ekologie, venkov, turistika, s.r.o. a SDRUŽENÍ PRO CYKLOTRASY STUDÉNKA. <i>Moravskoslezské dálkové cyklotrasy: Průjezd okresem Nový Jičín</i> . Překlad: J. Branam; B. Brehmer; Skřivánek, s.r.o, Brno. Foto:L.Šmitke. 5. vydání 12/2002. Brno: DTP studio; Zlín: SHOCart. Turistická mapa.
[4]	DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r.o. <i>Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje</i> . [online]. 2005. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z <a href="http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/zip/cyklo_uplna_textova_zprava.pdf">http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/zip/cyklo_uplna_textova_zprava.pdf</a>
[6]	HOLLÝ, L. <i>Moravskoslezský kraj: TURISM.CZ</i> . [online]. Aktualizováno (2004-06-09, 17:34 SEČ). [cit. 2010-03-10]. Dostupné z <a href="http://www.kraj.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=48925&amp;&amp;lng=&amp;menu=">http://www.kraj.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=48925&amp;&amp;lng=&amp;menu=</a>
[9]	HOLLÝ, L. <i>Poodří – rezervační a informační systém</i> . [online]. Aktualizováno (2004-01-03, 19:03 SEČ). [cit. 2010-03-24]. Dostupné z <a href="http://www.40.oblast.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=72499&amp;&amp;lng=&amp;menu=">http://www.40.oblast.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=72499&amp;&amp;lng=&amp;menu=</a>
[8]	HOLLÝ, L. <i>Region Poodří - rezervační a informační systém</i> . [online]. Aktualizováno (2004-06-16, 17:41 SEČ). [cit. 2010-03-17]. Dostupné z <a href="http://www.regionpoodri.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=49804&amp;lng=&amp;menu=4">http://www.regionpoodri.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=49804&amp;lng=&amp;menu=4</a>
[14]	KOTLER, P., ARMSTRONG, G. <i>Marketing</i> . Přel. J. Malý aj. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2004. 856 s. ISBN 80-247-0513-3.
[10]	KOZEL, R. a kolektiv. <i>Moderní marketingový výzkum</i> . Grada Publishing, 2006. 280 s. ISBN 80-247-0966-X.
[3]	LEDNICKÝ, Václav. <i>Tvorba strategie územního celku</i> . 1. vyd. Ostrava: VŠB Technická univerzita Ostrava, 2003. 143 s. ISBN 80-248-0468-9.
[2]	MARTÍNEK, J. a kolektiv. <i>Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR: cíle, realita a vyhlídky</i> . Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2005. 39 s. ISBN 80-86502-24-4.

[1]	MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. <i>Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013</i> . [online]. 2005. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z <a href="http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf">http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf</a>
[11]	MORAVSKÉ KRAVAŘSKO ZA FINANČNÍ PODPORY MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE. <i>Moravské Kravařsko</i> . Foto: Color Studio; L. Šmitke; archiv SCHKO Poodří; O. Usvald; J. Velký; archiv měst a obcí. Color Studio, [200-?]. Turistický průvodce.
[7]	<i>Přírodní a geografické podmínky</i> : Moravskoslezský kraj- Krajský úřad. [online]. 2007. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z <a href="http://www.kr-moravskoslezsky.cz/ifno_prir.html">http://www.kr-moravskoslezsky.cz/ifno_prir.html</a>
[17]	REGION POODŘÍ. <i>Integrovaná rozvojová strategie Regionu Poodří</i> . [online]. 2007. [cit. 2010-03-28]. Dostupné z <a href="http://www.partnerstvi-msk.cz/zip/region_Poodri.pdf">http://www.partnerstvi-msk.cz/zip/region_Poodri.pdf</a>
[16]	REGION POODŘÍ ZA FINANČNÍ PODPORY NADACE PARTNERSTVÍ. <i>Greenways: Krakow – Morava – Wien</i> . Foto: L.Šmitke; Fotostudio 91- J.Knápek Bartošovice: Color Studio - P. Náplava, [200-?]. Informační publikace.
[5]	SCHINDLEROVÁ, V. <i>Severní Morava a Slezsko: TURISTICKÉ REGIONY ČR</i> . [online]. Aktualizováno (2004-11-26, 14:07 SEČ). [cit. 2010-03-24]. Dostupné z <a href="http://www.tourism.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=74205&amp;&amp;lng=&amp;menu=">http://www.tourism.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=74205&amp;&amp;lng=&amp;menu=</a>
[18]	USVALD, O. <i>Zápis ze semináře konaného v rámci projektu Cyklostezky Odra-Morava-Dunaj v Moravskoslezském kraji v Bartošovském zámku</i> . [online]. 6. října 2006. [cit. 2010-03-03]. Osobní komunikace.
[19]	JANUSCHOVÁ, L. Ekonomický přínos rozvoje cyklistické dopravy v Regionu Poodří. Ostrava, 2007. 56 s. Bakalářská práce na Ekonomické fakultě Vysoké školy báňská- technické univerzity Ostrava na katedře Eurosprávy. Vedoucí bakalářské práce Ing. Helena Škrlová.
[7]	Vlastní zpracování, ze dne 15.4. 2010

## **Seznam zkratek**

<b>DP</b>	Dopravní politika
<b>EGWA</b>	European greenways association – Evropská asociace greenways
<b>EPSD</b>	Enviromental partnership for sustainable development – Spolupráce pro udržitelný rozvoj životního prostředí
<b>ERDF</b>	European regional development fund - Evropský fond regionálního rozvoje
<b>ES</b>	Evropské společenství
<b>ESF</b>	European social fund - Evropský sociální fond
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>FS</b>	Cohesive fond – Kohezní fond = Fond soudržnosti
<b>CHKO</b>	Chráněná krajinná oblast
<b>IDS</b>	Integrovaný dopravní systém
<b>IAD</b>	Integrovaná autobusová doprava
<b>MAS</b>	Místní akční skupina
<b>MD</b>	Ministerstvo dopravy
<b>MMR</b>	Ministerstvo pro místní rozvoj
<b>MZ</b>	Ministerstvo zemědělství
<b>MŽP</b>	Ministerstvo životního prostředí
<b>NRPS</b>	Národní rámec politiky soudržnosti
<b>OECD</b>	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
<b>OSN</b>	United nations organization – Organizace spojených národů
<b>POI</b>	Místa zájmu
<b>PPP</b>	Public-private-partnership
<b>ROP MS</b>	Regionální operační program Moravskoslezského kraje
<b>RP</b>	Region Poodří
<b>SFDI</b>	Státní fond dopravní infrastruktury
<b>SWOT</b>	Strengths weaknesses opportunities threats- Silné a slabé stránky příležitosti a hrozby
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty
<b>UNEP</b>	United nations environment programme – Společný národní program pro životní prostředí
<b>VÚC</b>	Velký územní celek
<b>ŽP</b>	Životní prostředí

## **SEZNAM TABULEK, GRAFŮ A SCHÉMAT**

### **Seznam tabulek**

Tabulka č. 4.1 Vyhodnocení otázky č. 1a

Tabulka č. 4.2 Vyhodnocení otázky č. 1b

Tabulka č. 4.3 Vyhodnocení otázky č. 1c

Tabulka č. 4.4 Vyhodnocení otázky č. 3

Tabulka č. 4. 5 Vyhodnocení otázky č. 7

### **Seznam grafů**

Graf č. 4.1 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 1a

Graf č. 4.2 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 1b

Graf č. 4.3 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 1c

Graf č. 4.4 Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 3

Graf č. 4.5 Grafické znázornění otázky č. 7

### **Seznam schémat**

Schéma č. 2.1 Proces naplňování dopravní politiky

Schéma č. 2.2 Globální cíl dopravní politiky České republiky

### **Seznam map**

Mapa č. 3.1 Trasa EuroVelo

## **Prohlášení o využití výsledků diplomové (bakalářské) práce**

Prohlašuji, že

- byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo,
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3),
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové (bakalářské) práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci, obsažené v Záznamu o závěrečné práci, umístěném v příloze mé diplomové (bakalářské) práce, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO,
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona,
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne .....

.....  
jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

Bc. Lucie Januschová  
Malá strana 254  
742 13 STUDÉNKA

